

César BrognoliHack

**DISCURSO MIDIÁTICO E A GREVE DOS
TRABALHADORES DO TRANSPORTE COLETIVO EM
FLORIANÓPOLIS NO ANO DE 2012**

Trabalho de Conclusão de Curso
submetido ao Curso de Graduação em
Ciências Sociais da Universidade
Federal de Santa Catarina para
obtenção do Grau de bacharel em
Ciências Sociais.

Orientador: Itamar Aguiar

Florianópolis
2014

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária
da UFSC.

Hack, César Brognoli

Discurso midiático e a greve dos trabalhadores do
transporte coletivo em Florianópolis no ano de 2012 / César
BrognoliHack ; orientador, Itamar Aguiar - Florianópolis,
SC, 2014.

134 p.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) -
Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de
Filosofia e Ciências Humanas. Graduação em
Ciências Sociais.

Inclui referências

1. Ciências Sociais. 2. Greve. 3. Mídia . 4. SINTRATURB.
5. Sindicalismo. I. Aguiar, Itamar . II. Universidade
Federal de Santa Catarina. Graduação em Ciências Sociais.
III. Título.

César BrognoliHack

**DISCURSO MIDIÁTICO E A GREVE DOS
TRABALHADORES DO TRANSPORTE COLETIVO EM
FLORIANÓPOLIS NO ANO DE 2012**

Este Trabalho de Conclusão de Curso foi julgado adequado para obtenção do Título de Bacharel, e aprovado em sua forma final pelo Curso de Graduação em Ciências Sociais.

Florianópolis, 18 de setembro de 2014.

Jeremy Paul Jean LoupDeturche
Coordenador do Curso

Banca Examinadora:

Itamar Aguiar
Orientador
Universidade Federal de Santa Catarina

Paulo Liedtke
Universidade Federal de Santa Catarina

Valdir Alvim
Universidade Federal de Santa Catarina

AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer minha companheira Camila a qual contribuiu de forma incrível para realização desse trabalho, corrigindo o texto, sugerindo modificações e novas ideias. Pelas conversas, apoio e por deixar minha vida mais feliz. Uma companheira no sentido pleno da palavra.

Ao meu pai e minha mãe, por tudo, e as minhas irmãs Cláudia e Amanda.

Agradeço as amigas Flora Lorena e Soraia Carolina que auxiliaram na escolha do tema deste trabalho e a todos os amigos/as, em especial, Daniel Guimarães, Victor Khaled, Simara Pereira, Luisa Rita, Carol Cruz, Marcelo Pomar, Leo Vinicius e Alex Marchi (in memoriam).

A todos/as companheiros/as do Movimento Passe Livre pela experiência impar, momentos difíceis e momentos maravilhosos os quais buscamos saídas coletivas para nossos problemas e a nossa maneira lutamos para construir um mundo melhor.

Aos companheiros do SINTRATURB e todos/as trabalhadores/as do transporte coletivo, menos os chupins patronais.

Aos antigos colegas de trabalho do SINTRASEM e aos atuais da Fundação do Meio Ambiente que sempre incentivaram para que eu finalizasse a graduação e compreendiam minhas saídas antecipadas para não chegar atrasado às aulas. Um agradecimento especial a Alexandra Florindo pelos ensinamentos barrenses e por tornar o ambiente de trabalho um lugar mais divertido.

A todos os colegas de faculdade os quais compartilhamos bons momentos e debates, em especial Daniela Barrera que me incentivou a terminar esta pesquisa.

Ao professor Itamar Aguiar pela orientação neste trabalho, me dando liberdade para realizar a pesquisa e fornecendo importantes contribuições, especialmente nas reuniões com o melhor café do centro da cidade.

Agradeço ainda os membros da banca, Paulo Liedtke e Valdir Alvim pela disponibilidade e contribuições sugeridas na qualificação deste projeto.

RESUMO

O presente trabalho analisa os discursos midiáticos do Grupo RBS sobre a greve dos trabalhadores do transporte coletivo da Grande Florianópolis em 2012. Para isso, problematiza-se o contexto sindical desses trabalhadores e do sindicalismo brasileiro, assim como a atual situação de mobilidade urbana e transporte coletivo no país. Tanto nas discussões sobre sindicalismo como nos debates sobre mobilidade urbana identifica-se uma conjuntura de crise. Compreende-se que o Sindicato dos Trabalhadores do Transporte Coletivo da Grande Florianópolis (SINTRATURB) tem um papel diferenciado dentro do atual movimento sindical, conseguindo organizar a luta dos trabalhadores do transporte coletivo nos seus interesses mais imediatos, mas também expandindo essa atuação para além das lutas estritamente corporativistas. Para tanto, utiliza greves e paralisações como forma de pressionar o empresariado. Através dessas práticas de enfrentamento, esses trabalhadores conseguem mudar radicalmente o cotidiano da cidade nos dias em que os ônibus do transporte coletivo não funcionam. A partir disso analisamos os discursos midiáticos produzidos pela RBS nos seus jornais televisivos diários os quais retratavam a greve de 2012. Situamos ainda brevemente questões relacionadas à atualidade dos meios de comunicação de massa no país, como a concentração desses meios e sua função política. Através das teorias de agendamento e enquadramento buscamos compreender o caráter ideológico desses discursos midiáticos que buscam criminalizar e deslegitimar a luta dos trabalhadores do transporte coletivo da grande Florianópolis.

Palavras-chave: Greve. Mídia. SINTRATURB.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABC – Santo André, São Bernardo e São Caetano.
BH – Belo Horizonte
CDL– Câmara de Dirigentes Lojistas
CONCLAT – Congresso da Classe Trabalhadora
CONCUT – Congresso da Central Única dos Trabalhadores
CUT – Central Única dos Trabalhadores
FHC – Fernando Henrique Cardozo
IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
MOB – Movimento de Oposição Bancária
MPL – Movimento Passe Livre
MPT – Ministério Público do Trabalho
PMF – Prefeitura Municipal de Florianópolis
PSDB – Partido Social-Democrata Brasileiro
PT – Partido dos Trabalhadores
PTB – Partido Trabalhista Brasileiro
RBS – Rede Brasil Sul
SENAT –Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte
SEST–Serviço Social do Transporte
SETUF – Sindicato das Empresas de Transporte Urbano de Florianópolis
SINDIMOC – Sindicato dos Motoristas e Cobradores
SINTRATURB – Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Urbano, Rodoviário, Turismo, Fretamento e Escolar da Região Metropolitana de Florianópolis
SIM– Sistema Integrado de Mobilidade
SIPS – Sistema de Indicadores de Percepção Social
SIT – Sistema Integrado de Transportes
TC – Transporte Coletivo
TCE – Tribunal do Estado de Santa Catarina
TRT – Tribunal Regional do Trabalho
TICEN – Terminal de Integração do Centro
UDN – União Democrática Nacional

Sumário

Introdução	25
Capítulo 1. Sindicalismo e o SINTRATURB	33
1.1. Histórico do SINTRATURB	33
1.2. Movimento sindical e a organização dos trabalhadores no Brasil	37
1.3. Políticas neoliberais e a reestruturação produtiva.....	40
1.4. Novo sindicalismo, Lulismo e o confronto político	43
1.5. Nadando contra a maré	47
Capítulo 2. O direito à cidade e a luta sindical pela mobilidade urbana	51
2.1. Jornadas de Junho e a redução das tarifas.	52
2.2. O Fetiche da Tarifa e o regime de concessão.	57
2.3. Do Sistema Integrado de Transporte (SIT) ao Sistema Integrado de Mobilidade (SIM).....	60
2.4. Mobilidade urbana: transporte coletivo <i>versus</i> transporte individual.....	63
Capítulo 3. Mídia e a greve nos transportes coletivos	69
3.1. Histórico das greves – SINTRATURB.....	70
3.2. Histórico das greves – RBS	72
3.3. Meios de comunicação de massa e democracia.....	74
3.4. Concentração dos meios de comunicação no Brasil.....	76
3.4.1. Concentração da mídia em SC.....	79
3.5. Associativismo popular, luta em prol da democratização da comunicação e a Imprensa Sindical	80
3.5.1. A Imprensa Sindical do SINTRATURB.	82
3.5.2. Embates no campo midiático – Agendamento, enquadramento e ideologia.....	88

Capítulo 4. A cobertura midiática sobre as greves do SINTRATURB	93
4.1. A greve como um evento a ser informado/mediado (A3) ...	99
4.1.1. As causas do conflito, as negociações e seus reflexos. (A3f)	100
4.1.2. O transporte alternativo. (A3e).....	103
4.2. A greve como um problema/transtorno para a população (A2c)	105
4.3. A greve como uma questão jurídica e a frota mínima (A1a)	106
4.4. A intransigência dos trabalhadores (B1a).....	108
4.5. Quem é afetado/prejudicado pela greve? (C1)	118
4.5.1. A greve prejudicando o direito de ir e vir dos usuários do transporte coletivo (C1a).....	119
4.5.2. A greve causando prejuízos econômicos para outros empresários e empregadores (C3c).....	121
CONSIDERAÇÕES FINAIS	125
REFERÊNCIAS	129
Anexo I	CD
Jornais televisivos RBS.....	CD
Transcrições com codificação.....	CD
Jornais SINTRATURB <i>O Rodão</i>	CD
Campanhas publicitárias: SINTRATURB e SETUF.....	CD

Introdução

A ideia de realizar essa pesquisa surgiu ainda em 2012 durante a greve dos trabalhadores do transporte coletivo da Grande Florianópolis. Por ser um usuário convicto do transporte coletivo, militante do Movimento Passe Livre (MPL) e estudante de Ciências Sociais, esse evento me despertava uma enorme curiosidade e desejo de acompanhá-lo. Com a falta de transporte coletivo durante a greve, eu não conseguia me deslocar para além do bairro onde morava e assim acabava acompanhando a greve e seus desdobramentos pelos veículos de comunicação em casa.

Pela experiência da minha militância no Movimento Passe Livre, recordei que em muitas manifestações de rua grande parte dos participantes consideravam os meios de comunicação de massa quase que como as forças repressivas do Estado e do Capital. Dessa forma foi surgindo uma curiosidade sociológica em perceber como se articulavam os discursos para noticiar os movimentos sociais e assim perceber as características desses discursos nos momentos em que os antagonismos de classe ficavam mais evidentes, como é o caso da greve dos trabalhadores do transporte coletivo.

Outro fator que chamava a atenção, e que raramente é noticiado nos grandes veículos de comunicação, era a importância e o protagonismo que o Sindicato dos Trabalhadores do Transporte Coletivo de Florianópolis (SINTRATURB) assumia na defesa de modelos de transporte coletivo que atendessem as demandas tanto dos usuários, como dos trabalhadores do sistema. Isso sem contar na força que esses trabalhadores têm ao parar a cidade com suas greves, resultado de uma forte organização e coragem em enfrentar grupos empresariais tradicionais da cidade. Uma prática que parece destoar radicalmente da maioria dos sindicatos e entidades de classe da atualidade.

Devido às atividades de militância, eu já tinha mais proximidade com os debates feitos pelo SINTRATURB e por isso ao ver as notícias sobre as greves nos meios de comunicação, tinha a sensação de que muitos pontos importantes para a discussão eram deixados de lado. De modo semelhante, todo discurso midiático parecia nos levar para um caminho de deslegitimação e até mesmo criminalização da greve. Acredito que essas características da abordagem dos meios de comunicação não são um simples fruto do acaso, ou de simples questões subjetivas e de percepção.

Nesse trabalho partimos do pressuposto de que os discursos midiáticos são construídos através de questões objetivas e escolhas

deliberadas do que deve ser retratado e como devem ser abordados certos fatos jornalísticos (ABRAMO, 2003) para que eles operem reforçando interesses de classe. Nesse sentido, o estudo do aspecto ideológico dos meios de comunicação através da análise de imagens em movimento (ROSE, 2008), e da metodologia do Agendamento/Enquadramento (LIEDTKE, 2006), toma um espaço central em nossa análise.

Sendo assim, levantamos como uma das hipóteses nesse estudo que, nos momentos de greve dos trabalhadores do transporte coletivo, os antagonismos de classe ficam mais evidentes e os meios de comunicação de massa, com sua função ideológica, tem mais dificuldade em esconder esses antagonismos.

Essa pesquisa tem como objetivo geral identificar e analisar as principais características do discurso midiático sobre a greve dos trabalhadores do transporte coletivo, percebendo como os antagonismos de classe são tratados nessas narrativas midiáticas. Para dar suporte a esse estudo, buscamos trabalhar com três objetivos específicos, sendo eles: a) situar historicamente as práticas do SINTRATURB dentro de um contexto de transformação do sindicalismo brasileiro, b) contextualizar o debate e a atuação do SINTRATURB no cenário atual de crise na mobilidade urbana, c) discutir a atual situação dos meios de comunicação da massa no país e em especial em Santa Catarina.

Iniciamos o primeiro capítulo – *Sindicalismo e o SINTRATURB* – com a ideia de crise no sindicalismo e buscamos contextualizar o SINTRATURB nesse cenário fazendo um breve histórico desse sindicato. Isso nos ajudou a pensar como a trajetória dessa organização pode ter influenciado na opção política em seguir um caminho na contracorrente do movimento sindical atual. Decidimos por isso resgatar também um pouco do histórico do movimento dos trabalhadores a nível nacional para contribuir com o entendimento das escolhas e conjunturas que levaram o sindicalismo hegemônico a ser o que é na atualidade.

Uma parte importante e determinante nesse processo de crise do movimento sindical parece estar relacionada à conjuntura neoliberal, mas também fruto de opções políticas específicas e que culminaram com a conquista do governo federal pelo Partido dos Trabalhadores (PT) e que teve como uma das consequências uma forte cooptação de grande parte das bases sindicais do país para dentro do governo. Por fim, o subitem *Nadando contra a maré* traz alguns importantes aspectos que diferenciam o SINTRATURB dentro desse processo em que vive grande parte do movimento sindical brasileiro.

No Capítulo 2 – *O direito à cidade e a luta sindical pela mobilidade urbana* – relacionamos a atuação sindical do SINTRATURB com as lutas na defesa de um transporte coletivo de qualidade e dos movimentos sociais em torno da mobilidade urbana. Mais uma vez, reconhecemos uma crise relacionada à mobilidade urbana no país e que afeta diretamente os trabalhadores do transporte coletivo. Por isso, debateremos que o SINTRATURB possui uma espécie de desafio duplo em sua atuação, pois ele precisa lidar diretamente com duas áreas que enfrentam crises estruturais. Assim, abordamos nesse capítulo algumas características gerais que apontam problemas estruturais na área de mobilidade urbana no país, e que foi o estopim para as Jornadas de Junho de 2013, a qual também trataremos brevemente.

No Capítulo 3 iniciaremos a problematização da relação dos meios de comunicação com o SINTRATURB. Para isso escolhemos apresentar um histórico das greves e paralisações dos últimos anos sob dois aspectos diferentes. Primeiramente uma retrospectiva apresentada pelo jornal *O Rodão*, que é um meio de comunicação interna do Sindicato dos Trabalhadores, para posteriormente descrever uma retrospectiva dos últimos dez anos de greve apresentada pelo grupo Rede Brasil Sul (RBS). Após esse primeiro momento, iniciamos o debate que relaciona os meios de comunicação de massa e a democracia, apresentando a importância e o poder que esses veículos possuem em nossa sociedade e como a concentração desses meios no Brasil e em Santa Catarina dificulta processos políticos mais democráticos.

Para contrapor essa situação de monopólio dos meios de comunicação descrevemos brevemente algumas iniciativas que tentam construir uma comunicação alternativa as grandes empresas midiáticas com o intuito de contribuir para uma maior democratização desses meios. Partindo de uma definição inicial de imprensa alternativa e imprensa sindical, optamos por descrever brevemente os jornais *ORodão* do SINTRATURB no ano de 2012 para que pudéssemos contrastá-los futuramente com os materiais audiovisuais analisados do Grupo RBS sobre a greve deste mesmo ano. Finalizando o capítulo, então, com o item *Embates no campo midiático – Agendamento, enquadramento e ideologia*, no qual desenvolvemos esses conceitos que auxiliarão na análise do material coletado do grupo RBS sobre a greve dos trabalhadores do transporte coletivo em 2012.

No Capítulo 4. *A cobertura midiática sobre as greves do SINTRATURB*, analisamos as reportagens televisivas dos jornais do Grupo RBS durante a greve dos trabalhadores do transporte coletivo de Florianópolis no ano de 2012. A greve foi iniciada no dia 28/05 e teve

fim após três dias, em 31/05. Foram incluídos nessa análise três jornais televisivos, sendo eles o *Bom Dia Santa Catarina*, o *Jornal do Almoço* e o *Jornal RBS Notícias*, os quais somaram um total de 18 blocos de reportagens distribuídos entre esses diferentes dias e programas, totalizando aproximadamente duas horas e vinte minutos de vídeo¹. Com base no texto de Rose (2008), construímos referenciais de codificação e tabelas de frequência para perceber quais estruturas narrativas estavam mais presentes nos discursos midiáticos. A partir disso desenvolvemos a análise do material baseado nas discussões teóricas apresentadas nos capítulos anteriores.

Metodologia

Para analisar o material audiovisual coletado usaremos como base o texto de Diana Rose (2008) o qual oferece um roteiro prático para interpretação desse tipo de material. Para esta autora, o material audiovisual possui uma enorme riqueza de características e que não são possíveis de serem transcritas em sua totalidade para realizar uma análise científica. Por isso, ela defende a ideia de que toda transcrição desse tipo de dados implica necessariamente em uma simplificação de seu conteúdo. Dessa forma, é necessário que os processos pelos quais o material será analisado sejam explicitados o máximo possível, descrevendo as escolhas do que será incluído assim como do que não será incluído nessa transcrição. A autora cita várias formas de realizar a transcrição, chegando à conclusão de que:

A questão não é que exista um caminho para captar todas essas nuances a fim de produzir uma representação mais fiel. É, antes, que alguma informação será sempre perdida, outras informações poderão ser acrescentadas, e desse modo o processo de analisar fala e fotografias é igual à tradução de uma língua para a outra. Ao mesmo tempo, isso normalmente implicará uma simplificação, quando o texto à mão é tão complexo quanto a televisão. O produto final, do mesmo modo, será normalmente uma simplificação – um conjunto de extratos ilustrativos, uma tabela de frequências. (ROSE, 2008, p.345)

¹Disponível nos Anexos I (CD).

Vale ressaltar que foram consideradas apenas as reportagens que tratavam diretamente sobre o tema da greve dos trabalhadores do transporte coletivo. Nesse ponto fazemos uma ressalva que, embora não consideramos os intervalos comerciais na análise, reconhecemos que pode existir uma relação importante entre os anunciantes e patrocinadores dos programas televisivos e as formas que certos conteúdos podem ser abordados. Mesmo reconhecendo a importância dessa relação, acreditamos que ela poderá ser deixada de lado sem trazer grandes prejuízos para essa pesquisa. Preferimos focar a análise apenas nas reportagens que tratam do tema diretamente, não por considerarmos de pouca relevância os financiadores dos programas televisivos, mas por desejar ter como foco principal a análise mais discursiva e simbólica da produção de notícias. Além disso, as reportagens foram consideradas fora do contexto do programa jornalístico as quais foram apresentadas. Ou seja, também não consideramos na análise a sequência que elas estão inseridas no noticiário, nem a relação com outras matérias.

As reportagens jornalísticas na televisão são compostas por, além do discurso falado, uma enormidade de recursos visuais que são utilizados para transmitir a mensagem desejada. Porém, o modelo de análise proposto por ROSE (2008) foi elaborado para analisar os discursos sobre as representações da loucura na televisão, não se limitando a produção jornalística. Já em nossa pesquisa, trabalharemos apenas com material audiovisual jornalístico. Esse tipo de produção, por sua periodicidade e temporalidade, apresenta uma dinâmica a qual não possibilita o uso de recursos mais elaborados e que demandariam um maior tempo para serem produzidos e projetados. A greve iniciada na madrugada precisa ser noticiada dentro de poucas horas. Sendo assim, percebemos em nossa análise que as diferentes reportagens pareciam seguir determinados padrões de imagem e que aparentam não destoar literalmente do texto falado. Dessa forma, optamos por não focarmos com tanta profundidade a dimensão visual das reportagens. Não queremos com isso dizer que a dimensão visual será totalmente ignorada, mas que ela será somente trabalhada quando percebermos um efeito mais relevante dentro da construção narrativa analisada.

Rose (2008) indica a importância de relacionar as teorias apresentadas na pesquisa para sustentar o processo de análise do material audiovisual. “O que é importante é que os critérios para seleção sejam explícitos, e tenham uma fundamentação conceitual. Deve ficar teórica e empiricamente explícita a razão de certas escolhas terem sido

feitas e não outras.” (p.350). Assim sendo, a autora propõe a seguinte forma de organização desse conteúdo:

A luz dessas escolhas, o material foi selecionado, registrado e transcrito. A transcrição é feita em duas colunas e as tomadas da câmera estão assinaladas por novos parágrafos. A coluna da esquerda descreve o aspecto visual da história, nos termos propostos acima, e a da direita é uma transcrição literal do material verbal. (p.350)

Teremos então a transcrição da *dimensão visual* e *dimensão verbal* contempladas. Essa transcrição é dividida por parágrafos que representam *unidades de análise* correspondentes as diferentes tomadas de câmera. Depois de transcrito esse material, devem-se criar *referenciais de codificação* baseados nessas dimensões narrativas e visuais. Esses referenciais de codificação são baseados em análises teóricas previamente elaboradas e devem auxiliar na percepção de estruturas narrativas para facilitar a identificação da frequência com que aparecem no intuito de testar as análises teóricas previamente realizadas. Além disso, podem ser utilizadas *citações ilustrativas* para completar as análises. Ao final do capítulo a autora descreve resumidamente os passos para análise, os quais também iremos nos basear.

Passos na análise de textos audiovisuais:

- 1 – Escolher um referencial teórico e aplicá-lo ao objeto empírico.
- 2 – Selecionar um referencial de amostragem – com base no tempo ou no conteúdo.
- 3 – Selecionar um meio de identificar o objeto empírico no referencial de amostragem.
- 4 – Construir regras para a transcrição do conjunto das informações – visuais e verbais.
- 5 – Desenvolver um referencial de codificação baseado na análise teórica e na leitura preliminar do conjunto de dados: que inclua regras para análise, tanto do material visual, como do verbal; que contenha a possibilidade de desconfirmar a teoria; que inclua a análise da estrutura narrativa e do contexto, bem como das categorias semânticas.
- 6 – Aplicar o referencial de codificação aos dados, transcritos em uma forma condizente com a translação numérica.

- 7 – Construir tabelas de frequências para as unidades de análise, visuais e verbais.
 - 8 – Aplicar estatísticas simples, quando apropriadas.
 - 9 – Selecionar citações ilustrativas que complementem a análise numérica.
- (ROSE, 2008, p.362).

Capítulo 1. Sindicalismo e o SINTRATURB

Para se proteger contra a serpente de suas aflições, os trabalhadores têm de se unir e, como classe, forçar a aprovação de uma lei, uma barreira social intransponível que os impeça a si mesmos de, por meio de um contrato voluntário com o capital, vender a si e a suas famílias a morte e a escravidão. (MARX, 2013, p.373-374)

Para melhor compreendermos as greves dos trabalhadores do transporte coletivo da Grande Florianópolis, precisamos olhar mais atentamente para a entidade representativa dessa categoria. O Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Urbano, Rodoviário, Turismo, Fretamento e Escolar da Região Metropolitana de Florianópolis (SINTRATURB) é responsável por organizar enquanto classe, a luta desses trabalhadores. Além de fazer um breve histórico sobre essa entidade, achamos necessário que esse levantamento fosse feito conjuntamente com o histórico do movimento sindical brasileiro e uma breve problematização sobre suas origens e trajetória. Isso porque acreditamos que o SINTRATURB possui certas especificidades que o diferenciam da maioria dos sindicatos da atualidade, e que podem ser mais bem percebidas quando contrastadas com as tendências que hegemonizam o movimento sindical brasileiro nos últimos anos, em especial por considerarmos que existe uma crise no movimento sindical no país, a qual também trabalharemos brevemente neste capítulo.

Essa especificidade do SINTRATURB parece ter uma forte relação com o próprio desafio imposto a essa categoria por uma conjuntura também de crise estrutural nos sistemas de transportes urbanos que assolam todas as grandes cidades do país, e que será trabalhada em momento posterior no Capítulo 2. Dessa forma reconhecemos uma espécie de duplo desafio para o SINTRATURB, o qual deve atuar diretamente dentro de duas áreas que estão em crise. Primeiramente, organizando os trabalhadores do transporte coletivo através de uma estrutura sindical, que como veremos a seguir, impõe diversas limitações à atuação organizada dos trabalhadores e, em segundo momento, tendo que organizar trabalhadores de um setor que vive também uma forte crise e que é essencial para o funcionamento de qualquer cidade de grande ou médio porte no país.

1.1. Histórico do SINTRATURB

Ilse Scherer-Warren e Jean Rossiand (1999), ao resgatarem um pouco do histórico das lutas sociais em Florianópolis, apontam que existia uma organização muito limitada dos movimentos sindicais e estudantis na cidade no período que antecede o golpe de 1964. Ainda assim, durante o regime ditatorial, esses incipientes movimentos são reprimidos e praticamente somem da esfera pública em 1968, após a instauração do Ato Institucional Número 5, que endureceu a perseguição às organizações contrárias ao regime em todo o país. Apenas no final dos anos 1970 é que as agrupações políticas do campo da esquerda retomam suas atividades mais públicas. O chamado *novo sindicalismo*, surgido no ABC paulista, também influenciaria a organização sindical na capital de Santa Catarina:

Os ventos do “novo sindicalismo” também sopram em Florianópolis. Em 1985, nasce o Movimento de Oposição Bancária (MOB), substituindo o perfil assistencialista dos sindicatos, por um perfil mais reivindicativo e de contestação político crítica. (SCHERER, 1998, p.38)

Seguindo essa mesma tendência, o SINTRATURB, antes chamado de Sindicato dos Motoristas e Cobradores (SINDIMOC), também nasce com um caráter mais assistencialista e altera seu perfil para uma prática mais combativa durante os anos 1980. Para resgatar um pouco desse histórico usaremos como base a dissertação de Mestrado em História de Cedenir Simon (2010), onde são apresentados os conflitos entre os trabalhadores do transporte coletivo, por meio de seu sindicato (SINTRATURB), e poder público durante o período de implantação do Sistema Integrado de Transportes (SIT).

Para Simon, foi durante o processo de implementação desse novo sistema de transportes que houve também uma reorganização sindical desses trabalhadores. Em sua pesquisa, ele relata ainda um pouco da história das origens desse sindicato, remetendo-se ao ano de 1979. Nesse período foi fundada uma associação dos trabalhadores do transporte coletivo da cidade que tinha caráter essencialmente recreativo, sendo que o sindicato em si seria criado posteriormente, em 1983.

Entretanto, somente no final de 1996 o sindicato assumiria uma postura mais combativa, resultado do processo eleitoral interno que deu vitória a chapa chamada *Unidos Venceremos*, que na época representava oposição aos dirigentes antecessores. Após disputas intensas e até

mesmo um incêndio na sede do sindicato – no qual havia inclusive alegação que houve motivação criminosa/política – sob o comando dessa nova direção o sindicato passaria a adotar uma postura mais combativa frente aos patrões e que marca a atuação dessa entidade até os dias atuais. Nos dias 08 e 09 de Maio de 1997, ocorre sob a nova direção do sindicato, a primeira greve dos trabalhadores do transporte coletivo da cidade, que tem por resultado o alcance de diversas conquistas. Entre elas estão:

[...] o aumento real de salários, o recebimento de tíquetes alimentação (o que não existia), o compromisso dos patrões em investir na qualificação do atendimento médico/odontológico, por meio do SEST/SENAT e, principalmente, reverter o aumento de sua jornada de trabalho, restabelecendo a jornada reduzida de seis horas e quarenta minutos, com vinte minutos de intervalo para descanso/alimentação, reivindicação central daquele movimento. (SIMON, 2010, p.36-37)

Simon reconhece que a partir de 1997, com a nova direção sindical, o SINTRATURB passa a ter um papel mais ativo não só na luta por melhores condições de trabalho dos funcionários do transporte coletivo, mas também nas discussões relativas ao próprio transporte e nas articulações políticas com outros grupos da cidade, como movimentos sociais e sindicatos de outras categorias. Em 1997 o SINTRATURB já contava com 76% da categoria filiada. Em 1998 organiza-se uma nova greve, mas desta vez o movimento é fortemente reprimido pela Polícia Militar e culmina na demissão de alguns trabalhadores.

Com relação à comunicação do sindicato, para melhor dialogar com a categoria, em 1996 surge um jornal da entidade que adota o mesmo nome da chapa: *Unidos Venceremos*. Posteriormente, o jornal troca de nome e passa a se chamar *O Rodão*, que continua sendo produzido e distribuído entre a categoria até hoje. Já em 1998 surge o *Jornal do Ônibus*, que tinha como intuito a comunicação com a população e que capitanearia o início das discussões e críticas em cima do novo modelo de transporte que estava sendo gestado pela Prefeitura Municipal de Florianópolis (PMF), o Sistema Integrado de Transporte (SIT), que entraria efetivamente em vigor somente em 2003. Acreditando que esse sistema não seria satisfatório, nem para os

usuários nem mesmo para os trabalhadores do transporte, a categoria decide entrar em greve para questionar o novo modelo. Segundo eles, o SIT teria como consequência o aumento na passagem cobrada dos usuários e demissões na categoria devido à implementação da catraca eletrônica:

Numa assembleia realizada em 2003, com maciça participação da base, foram distribuídos para os trabalhadores no transporte, exemplares da 1ª edição do Jornal do Ônibus que teve como público-alvo o conjunto dos usuários do transporte coletivo. Os trabalhadores puderam ler o anúncio de greve motivada pela principal implantação do sistema integrado, tendo, como consequência, o aumento da tarifa e a implantação da catraca eletrônica que geraria a demissão dos cobradores. Era uma tentativa de dirigir-se ao público em geral, rompendo o controle social das informações. (SIMON, 2010, p.54)

Outro importante fato para a categoria em 2003 foi a aprovação de uma reforma estatutária que acabava com o cargo de presidente do sindicato, o qual foi substituído por uma diretoria colegiada, onde os diretores tinha funções diversas na entidade porém igualmente responsáveis pelo sindicato. Segundo consta no site do SINTRATURB, os dirigentes sindicais são escolhidos a cada três anos através de eleições tendo como principais funções: “administrar o sindicato e, especialmente, organizar e mobilizar a categoria para lutar por uma vida melhor”.² Simon (2010) finaliza sua pesquisa sobre o SINTRATURB com a conclusão, a qual também compartilhamos, de que essa entidade representativa dos trabalhadores do transporte coletivo tem um papel diferenciado dentro do sindicalismo atual:

Assim, a categoria dos trabalhadores no transporte coletivo de Florianópolis e região, construiu uma história marcante especialmente, a partir de 1996, quando obteve conquistas, como: salários, diminuição da jornada, melhora nas condições de trabalho, garantia de emprego que foram lutas em paralelo ao do fortalecimento da representação coletiva (Sindicato) e a disputa por uma

²<http://site.sintraturb.com.br/como-funciona-o-sindicato/>, página acessada em março de 2014.

concepção de modelo de transporte público. A luta dos trabalhadores do transporte transcendeu à corporação, sem se esquecer dela. Um diferencial no movimento sindical, na luta de classe e na construção de uma sociedade igualitária. (SIMON, 2010, p.96)

Percebemos no histórico do SINTRATURB uma relação muito estreita com a própria discussão sobre os modelos de transporte coletivo na cidade. Um dos pontos que chamam a atenção, pela sua persistência nos modelos propostos pela prefeitura e pelas empresas, mas que o sindicato tem conseguido evitar desde o início do projeto do SIT, diz respeito à intensa disputa que tem como objetivo final eliminar a função dos cobradores dentro do sistema. Recentemente, em maio de 2014, quando um novo modelo de transporte começou a ser introduzido na cidade, o Sistema Integrado de Mobilidade Urbana (SIM), os trabalhadores do transporte coletivo tiveram novamente que lidar com a ameaça de um projeto de reestruturação que pretendia demitir 700 cobradores em todo o sistema. Essa tentativa de eliminar a função dos cobradores é um objetivo dos empresários desde a implementação da bilhetagem eletrônica e que ainda não teve êxito graças à mobilização da categoria.

1.2. Movimento sindical e a organização dos trabalhadores no Brasil

A organização da classe trabalhadora como força política, capaz de lutar coletivamente por melhores condições de vida, historicamente ocorreu na formação de organizações classistas. Inicialmente eram as *sociedades de socorro e auxílio mútuo* que tinham como objetivo amparar economicamente os trabalhadores em momentos de dificuldade. Posteriormente surgiram as *uniões operárias* e os sindicatos. Desde os primórdios da organização dos trabalhadores assalariados, independente de sua forma, as greves sempre foram utilizadas como uma das principais maneiras de exercer pressão sobre as classes dominantes.

A greve, forma elementar e indispensável de luta da classe trabalhadora, eclodiu pela primeira vez no Brasil em 1858, quando os tipógrafos do Rio de Janeiro rebelaram-se contra as injustiças patronais e reivindicaram aumentos salariais. A vitória dos tipógrafos foi apenas o início; as

greves começaram a expandir-se para as demais categorias. E junto com as greves surgiram também outras formas de organização da nascente classe operária: em 1892 realizou-se o I Congresso Socialista Brasileiro, cujo objetivo, que acabou não sendo atingido, era a criação de um Partido Socialista. (ANTUNES, 1994, p.38)

Foram muitas as transformações que ocorreram no sindicalismo brasileiro desde sua formação³, e como não temos o foco principal nesse debate, apresentaremos aqui apenas algumas características e pontos históricos que consideramos relevantes para a nossa pesquisa. Tendo isso em vista, é importante ressaltar que a partir de 1930, com Vargas no poder, houve um forte movimento do Estado visando atrelar os sindicatos à sua estrutura, cooptando-os a fim de esvaziar sua combatividade e ter um maior controle repressivo sobre essas entidades. Apesar dessa vontade do Estado varguista, houve forte movimentação sindical resistindo à tentativa de domesticação da luta dos trabalhadores. Inclusive, foi nesse período que as organizações da classe trabalhadora conseguiram conquistas importantes de direitos trabalhistas como a lei de férias, descanso semanal remunerado, jornada de 8 horas e a regulamentação do trabalho da mulher e do menor.

A partir de 1935 o Estado Novo intensifica a repressão contra os sindicatos e a cooptação, que irá se consolidar em 1939 com medidas como o enquadramento sindical – que previa o reconhecimento de uma categoria de trabalhadores deveria passar por um órgão do Estado vinculado ao Ministério do Trabalho – e a criação do Imposto Sindical, que auxiliou o financiamento de sindicatos e dirigentes que não enfrentavam diretamente o capital, servindo como conciliadores/mediadores do conflito entre patrões e empregados. Nos anos posteriores houve ascensos e descensos das lutas sociais e dos trabalhadores no Brasil. O país passou por períodos curtos de abertura política democrática e viveu diferentes regimes autoritários. Com o golpe civil militar de 1964, além da dura repressão política às organizações de classe, os trabalhadores sofreram com uma forte política de arrocho salarial.

³No vídeo *Maio, nosso Maio* encontramos uma interessante leitura histórica das origens do primeiro de Maio ao redor do mundo e no Brasil, que se confunde com as origens do movimento operário. Esse vídeo pode ser acessado em <http://vimeo.com/23105830>. Acesso em 01/05/2014.

Após um período de grandes dificuldades de organização da classe trabalhadora, com o início do processo de abertura política, o movimento sindical vai se rearticulando. Em 1978, já conseguiu organizar greves significativas, sobretudo na região do ABC paulista. A partir da década de 1980 inicia-se a consolidação do chamado *novo sindicalismo* e a formação das centrais sindicais. Alexandre Samis, no artigo *Sindicalismo e movimentos sociais* (2009), descreve brevemente uma parte da história do movimento sindical a partir dos anos 80 e da formação da Central Única dos Trabalhadores (CUT). Para este autor, existia uma vontade de romper com o modelo predominante de sindicato que havia sobrevivido à ditadura, o qual possuía características que misturavam o tipo de sindicalismo da época varguista⁴ e o herdado da ditadura militar, ambos fortemente atrelados ao Estado. Nas duas edições do Congresso da Classe Trabalhadora (CONCLAT), em 1981 e 1983, já aparecem tensões entre diferentes concepções de atuação sindical. Os setores “mais combativos” do movimento acabam se agrupando em torno da CUT, a qual é fundada com bases em um estatuto que se aproxima das ideias do sindicalismo revolucionário do início do século XX. Porém, se no estatuto da entidade havia um aspecto de forte independência que deveria guiar a sua atuação sindical, na prática grande parte dos dirigentes da entidade já estavam inseridos dentro das burocracias sindicais. Essa contradição insustentável acabou sendo “resolvida” no III Congresso da CUT (III CONCLAT), em 1988, quando a tese da Articulação Sindical⁵ sai vitoriosa do congresso.

A partir do III CONCLAT (BH – 1988) evidenciou-se a polarização e a divisão da central em dois grandes blocos ideológicos, quando as diferenças

⁴Oliveira (2010) destaca algumas características que compunham a legislação trabalhista desse período e suas consequências: “(...) a unicidade sindical, o imposto sindical compulsório, o poder normativo do Ministério do Trabalho e a estrutura vertical confederativa. Merece destaque o poder de outorga do Estado, que deve reconhecer oficialmente os sindicatos para que estes possam funcionar e usufruir do imposto sindical. Tal estrutura, aliada à repressão governamental, levou ao esvaziamento do caráter político e reivindicativo dos sindicatos e ao surgimento de uma casta burocrática sindical, além de inúmeros ‘sindicatos de carimbos’, fundados exclusivamente com o intuito de beneficiarem-se dos recursos do imposto sindical.” (p.2).

⁵A Articulação Sindical surgiu a partir de vários militantes do PT que haviam assinado o “Manifesto dos 113”. <http://artdosaber.org.br/artsind.html>, acessado em março de 2014.

históricas das correntes que compuseram a CUT aparecem de forma violenta à tona. O primeiro e mais forte, com 60% dos votos, é a Articulação Sindical, com traços originais do sindicalismo “autêntico” (principalmente o Sindicato dos Metalúrgicos de São Bernardo), que se empenha na luta econômica e nas reformas sociais dentro das leis de mercado. No plano político-ideológico tem uma posição próxima à social-democracia operária, sem entretanto assumi-la abertamente, bem como um certo legalismo latente, uma vez que sua massa de sindicalistas advinham de sindicatos oficiais. Com a construção da CUT, passaram a controlar cada vez mais sindicatos oficiais. (OLIVEIRA, 2010, 7-8)

Outros grupos, mais próximos ao espectro da esquerda revolucionária, são compostos por várias tendências oriundas de oposições sindicais e que defendem o socialismo como bandeira, além de uma luta sindical que ultrapasse as questões econômicas. Já em 1988, a CUT inicia um processo de burocratização quando opta por um modelo de atuação sindical que não deseja questionar o capitalismo, mas antes fazer a luta dos trabalhadores dentro desse sistema. A opção de lutar para melhorar as condições da classe trabalhadora dentro do capitalismo, baseado no ideal social-democrata, acaba hegemonizando as práticas sindicais brasileiras nas últimas décadas, que tem a CUT como força principal. Além dessa hegemonia *cutista*, no plano político institucional, com a eleição de Lula em 2002, grande parte do movimento sindical intensifica uma aproximação com a institucionalidade e com o governo *petista*:

Finalmente, com a vitória eleitoral de Lula, em 2002, a CUT, que havia se transformado na maior central sindical do país, passou a identificar sua política com as diretrizes defendidas pelo novo governo. Um claro desdobramento da tese vitoriosa em 1988 e que, por conta da fatídica associação, tornou mais didático, portanto mais evidente, o acelerado grau de burocratização da entidade de classe. (SAMIS, 2009)

1.3. Políticas neoliberais e a reestruturação produtiva

A opção da CUT por uma prática sindical que não questionava a fundo as relações de produção capitalista parece ter deixado sua base sindical ainda mais fragilizada nas lutas contra as políticas neoliberais que prejudicavam a classe trabalhadora. Harvey (2005) reconhece o neoliberalismo como *uma teoria das práticas político-econômicas* onde a liberdade individual e a capacidade empreendedora devem ser valorizadas e o Estado deve apenas intervir na esfera econômica para garantir a segurança da propriedade privada, do livre mercado e livre comércio. Paradoxalmente, o Estado neoliberal deve intervir o mínimo possível na esfera econômica, mas, ao mesmo tempo, atuar de forma agressiva a fim de assegurar o funcionamento do mercado e a contínua expansão do capital – assim, o Estado neoliberal, custe o que custar, deve garantir os processos de desregulamentação (HARVEY, 2005, p.12). Para além dessa base mais estrutural do neoliberalismo, existe todo um aparato ideológico que auxilia na reprodução dessa estrutura. Neste plano ideológico, o neoliberalismo parecia influenciar até mesmo o imaginário do sindicalismo brasileiro, o que dificultava a articulação de formas de resistência ativa a essas políticas:

Mas a ofensiva do capital na produção assume ainda um caráter ideológico cultural, por meio da disseminação na sociedade do trabalho de valores empresariais, ligados à lógica do capital. O discurso da produtividade, do desempenho e da competência ligada a eficiência econômica penetra, cada vez mais, nas escolas, nas universidades, meios de comunicação e sindicatos. Antes de ser uma política de gestão estatal, o neoliberalismo parece ser uma cultura (e uma psicologia) do capital e de seu sociometabolismo. Nos últimos quinze anos de políticas neoliberal, a cultura neoliberal constitui redes midiáticas que tem alterado a percepção, a linguagem e os valores de agentes sociais, impregnando-os com um novo léxico cotidiano. (ALVES, 2006, p.462)

As políticas neoliberais e sua ideologia trouxeram novos elementos para o sindicalismo e consolidaram a hegemonia de uma política de conciliação de classes. Esse movimento não foi exclusivo do Brasil, sendo uma das consequências da mundialização capitalista. O Brasil se insere definitivamente, durante a década de 1990, no mesmo

movimento que já se desenvolvia em países centrais, como Europa e Estados Unidos, onde sindicatos e partidos de esquerda deixavam de lado a crítica ao capital para apenas lutarem pela amenização de seus efeitos sob a classe trabalhadora. Com a *desestruturação do mundo do trabalho* – dinâmica que abarca os processos de terceirização, precarização das condições e relações de trabalho, e flexibilização das leis trabalhistas – muitas entidades sindicais parecem ter se fechado ainda mais dentro de uma prática corporativista. Uma das características desse corporativismo pode ser reconhecida na incapacidade de organizar lutas, através das entidades de classe, que extrapolem os interesses mais específicos de determinada categoria. Dificilmente percebemos entidades sindicais que empreendem lutas que não sejam por melhores salários e por condições de trabalho específicas de sua categoria de trabalhadores:

[...] no decorrer da década de 1990 o sindicalismo brasileiro tendeu a enfrentar imensas dificuldades por causa da ofensiva neoliberal e da desestruturação do mundo do trabalho. O desemprego e a terceirização fulminaram as bases sindicais. No plano ideológico-político, a principal central sindical do país, a CUT, perdeu seu cariz socialista e de confronto de classe, assumindo cada vez mais estratégias sindicais propositivas no interior de ordem do capital. Consideramos tal determinação político-ideológica um sintoma da crise do sindicalismo. Ou seja, o sindicalismo hegemônico perdeu seu vínculo com o horizonte de classe e deixou-se levar sob pressão das circunstâncias – pela fragmentação de classe. (ALVES, 2006, p.465).

Diante das novas questões impostas pelo neoliberalismo, o movimento sindical encontrou barreiras que não poderiam ser transpostas através da prática de conciliação de classes que havia escolhido para pautar sua luta. O processo de *reestruturação produtiva* no país foi consolidado a partir dos anos 90, iniciando ainda no governo Collor, mas desenvolvido com mais intensidade a partir do Plano Real em 1994, com o mandato de Fernando Henrique Cardoso (FHC). Todo esse processo veio acompanhado de privatizações de empresas públicas e o ataque aos direitos trabalhistas. As características dessa *reestruturação* mesclavam elementos que traziam inovações nas

tecnologias e nas formas de organização dos processos de trabalho, tendo como base a terceirização, flexibilização e desregulamentação dos contratos de trabalho com vistas a garantir o processo contínuo de expansão do capital. Diversas categorias foram afetadas nesse processo, sendo que os bancários, os trabalhadores da indústria automobilística e de calçados fazem parte de algumas das categorias que sofreram as mudanças mais radicais (ANTUNES, 2006). Essa *reestruturação* não afetaria somente as bases produtivas do país, mas também o próprio movimento sindical que não conseguia dar respostas satisfatórias aos trabalhadores dentro desse novo contexto.

1.4. Novo sindicalismo, Lulismo e o confronto político

Seja por escolha política ou por imposição da conjuntura, sem conseguir combater as novas formas de exploração capitalista impostas aos trabalhadores pelas políticas neoliberais, a prática hegemônica sindical procurou ao menos amenizar os efeitos dessas políticas sob os trabalhadores. No campo político-institucional essa opção programática reflete na eleição de Lula, uma das principais lideranças do chamado *novo sindicalismo* brasileiro. Conforme já trabalhado anteriormente, a principal central sindical do país, a CUT, foi hegemonizada desde 1988 por tendências que se aproximavam do ideário social-democrata e que buscavam amenizar a exploração dos trabalhadores sem contestar a fundo as relações de produção capitalistas, movimento parecido, em linhas gerais, ao que os *governos petistas* escolheram desde o mandato inicial do Presidente Lula até os dias atuais com a Presidente Dilma Rousseff.

Para Singer (2012), “O lulismo existe sob o signo da contradição. Conservação e mudança, reprodução e superação, decepção e esperança num mesmo movimento.” (SINGER, 2012, p.9) Segundo este autor, o governo Lula manteve as políticas neoliberais dos governos anteriores – Fernando Henrique Cardoso, Fernando Collor de Melo e Itamar Franco – em especial no que diz respeito às diretrizes econômicas de cunho conservador. Embora ele aponte para essa continuidade conservadora no país, afirma que existem diferentes percepções acerca dos oito primeiros anos do governo Lula. Se por um lado algumas análises centram seu foco na manutenção de desigualdades sociais estruturais, por outro lado existem também pesquisas que apontam que houve melhorias na distribuição de renda no Brasil e uma diminuição considerável nos índices de desigualdade social.

Singer (2012) reconhece como característica prioritária do governo Lula, a partir de 2003, o combate à pobreza sem enfrentamento com o capital. Essa escolha, para o autor, proporciona o surgimento do *Lulismo* em 2006, que seria um realinhamento eleitoral o qual refletiria no distanciamento da classe média do projeto *petista* e uma aproximação desse grupo ao Partido Social-Democrata Brasileiro (PSDB). Já o que o autor denomina *desubproletariado* – a parcela pauperizada da população que tem condições de vida abaixo do proletariado, geralmente vive na informalidade e tem renda familiar de até dois salários-mínimos – se aproximaria do Partido dos Trabalhadores (PT) como uma forte base eleitoral:

Teria havido, a partir de 2003, uma orientação que permitiu, contando com a mudança da conjuntura econômica internacional, a adoção de políticas para reduzir a pobreza – *com destaque para o combate à miséria* - e para a ativação do mercado interno, *sem confronto com o capital*. Isso teria produzido, em associação com a crise do “mensalão”, um realinhamento eleitoral que se cristaliza em 2006, surgindo o lulismo. O surgimento de uma base lulista, por sua vez, proporcionou ao presidente maior margem de manobra no segundo mandato, possibilitando acelerar a implantação do modelo “diminuição da pobreza com manutenção da ordem” esboçado no primeiro quadriênio (SINGER, 2012, p.13).

Para além desse realinhamento eleitoral, Singer acredita que esse movimento de afastamento da classe média e aproximação do subproletariado em torno do PT, o qual ele reconhece no lulismo, ira transformar a dualidade *esquerda x direita* e reagrupar esse conflito entre ricos e pobres:

Em suma, penso que no lulismo a polarização se dá entre ricos e pobres, e não entre esquerda e direita. Por isso, a divisão lulista tem uma poderosa repercussão regional, e o Nordeste, que é mais pobre, concentra o voto lulista. Daí, igualmente, termos maioria tucana de São Paulo para o Sul, e petista do Rio de Janeiro para o Norte. Isso significa que o lulismo dilui a polarização esquerda/direita porque busca

equilibrar as classes fundamentais e esvazia as posições que pretendem representá-las na esfera política. Desse ângulo, as análises que falam em despolarização e despolitização tem um momento de verdade, isto é, descrevem *parcialmente* o processo. Acontece que o lulismo separa os eleitores de baixa renda das camadas médias, tornando os dois principais partidos do país – PT e PSDB – representativos desses polos sociais. Assim, mesmo que obrigados a ficarem programaticamente próximos em função do realinhamento, PT e PSDB são expressões de uma polarização social talvez até mais intensa do que a dramatizada por PTB e UDN nos anos 1950. A diferença está em que os partidos de agora evitam a radicalização *política* da polarização *social*. (SINGER, 2012, p.35-36)

Além disso, é importante ressaltar ainda a forte cooptação que os movimentos sociais e, em especial os sindicais, sofreram durante os governos petistas. Braga (2012) afirma que a partir de 2002, com o primeiro mandato do governo Lula, houve uma grande mudança na relação do movimento sindical com o Estado. Para ilustrar essa afirmação, apresenta dados que demonstram que cerca de 1305 cargos de confiança no governo Lula foram designados para lideranças oriundas do sindicalismo. Considerando apenas esses cargos, os antigos sindicalistas controlavam o equivalente a mais de 200 bilhões de reais em orçamento. Soma-se a isso ainda, a reforma sindical que atrelou ainda mais os sindicatos ao governo e aumentou o imposto sindical elevando os valores repassados as centrais sindicais pelo Estado, que chegaram a 100 milhões de reais. A cooptação de dirigentes sindicais também levou muitos desses sindicalistas a serem gestores de fundos de pensão, em especial os ligados ao Sindicato dos Bancários de São Paulo (BRAGA, 2012, p.204-05). Em suma, o movimento sindical brasileiro propiciou o fornecimento de gestores para setores-chave da economia do país, de forma a mediar o conflito entre capital e trabalho para o governo petista com o objetivo de amenizar os antagonismos de classe.

Sendo assim, é dentro desse complexo quadro que esboçamos até agora que deve ser analisada a atualidade do movimento sindical no país. Tal conjuntura é marcada pela trajetória histórica que possibilitou que o PT fosse, em um primeiro momento, considerado uma força

política organizada passível de representar a classe trabalhadora, e a conquista do executivo em 2002, através da sua principal figura pública oriunda do novo sindicalismo. Acrescentamos ainda as dificuldades trazidas pelas políticas agressivas do neoliberalismo iniciadas na década de 90, a chamada reestruturação do mundo do trabalho e o forte processo de cooptação, como vimos acima. Com isso, tem-se que o movimento sindical enfrenta diversas dificuldades, e por que não, uma forte crise em que ainda não conseguiu achar alternativas.

A referida crise pode ser analisada por vários aspectos. Embora não desejamos aprofundar essa discussão, reconhecemos que para além de questões conjunturais e externas ao sindicalismo, existem também limitações resultantes das opções políticas tomadas pelos próprios atores desse movimento, isso é, suas questões internas. Uma das consequências dessas escolhas pode ser percebida nos processos de burocratização dos sindicatos.

Corrêa (2010), ao tentar analisar esse tipo de dinâmica, faz uma crítica ao que define como *burocratização dos movimentos sociais*, que para ele, resumidamente, é a grande responsável pela ineficácia no alcance dos objetivos propostos pelas ações desses movimentos. Acreditamos que essa crítica pode também auxiliar a compreender as dificuldades encontradas pelo movimento sindical atual. O próprio entendimento sobre movimento social, utilizada por Correa e que é elaborado a partir de Tilly, Tarrow e McAdam (1996), edifica uma aproximação entre os movimentos sociais e diversos outros fenômenos de ação coletiva, inclusive os movimentos sindicais, articulados por grupos que não possuem poder, e que possuem características semelhantes entre si.

Um movimento social é uma interação sustentada entre pessoas poderosas e outras que não têm poder: um desafio contínuo aos detentores de poder em nome da população cujos interlocutores afirmam estar ela sendo injustamente prejudicada ou ameaçada por isso. Precisamente porque o confronto político constitui um terreno analítico contínuo com nada mais do que fronteiras fluidas, qualquer definição de movimento social provocará objeções imediatas de estudiosos de áreas adjacentes que se concentram nas suas semelhanças; esta definição específica exclui as reivindicações coletivas de poderosos em relação a poderosos, esforços coletivos para se evadir ou

se autor renovar e alguns outros fenômenos próximos que, de fato, compartilham características importantes com as interações que estão dentro das fronteiras. Nós nos concentramos nas relações dominantes-subordinados baseados na hipótese de que o confronto que envolve uma desigualdade substancial entre os protagonistas tem características gerais distintivas que ligam movimentos sociais a revoluções, rebeliões e nacionalismos de base popular (bottom-up).”(McAdam, Tarrow, Tilly, 2009, p. 21).

Esses autores trabalham dentro da *Teoria do Confronto Político*, que pretende fornecer ferramentas de análise para compreender as disputas entre grupos que possuem poder e outros não poderosos, com interesses antagônicos, e relacionam esses conflitos com processos de ruptura mais abrangentes. Corrêa (2010) reconhece nas relações de poder o eixo central dessa definição. Sendo que, essas relações não devem ser pensadas apenas no âmbito político ou econômico, mas presentes em todas as relações sociais, inclusive nos aspectos ideológicos ou culturais. E é exatamente nessa disputa por poder entre grupos antagônicos, onde aqueles que se sentem prejudicados, e estão em posição de subordinação tentando alterar essas relações de poder, que se dá o confronto político.

1.5. Nadando contra a maré

A vida tem muitos lados, o emprego tem só dois: o do patrão e o do empregado.

SINTRATURB⁶

Conforme demonstraremos nos próximos capítulos, em Florianópolis, os diferentes atores e grupos envolvidos nas disputas relacionadas ao transporte coletivo possuem interesses conflituosos, que envolvem uma disputa a fim de alterar a correlação de poder dentro desse campo. Ao longo da pesquisa trabalharemos melhor essas relações, mas acreditamos que a percepção apontada por Corrêa (2010) e McAdam, Tarrow e Tilly (2009) sobre o *confronto político* - pode auxiliar na tarefa de compreensão destes embates. Isso porque

⁶<http://site.sintraturb.com.br/como-funciona-o-sindicato/>, acessado em março de 2014.

pretendemos analisar o discurso midiático de um movimento grevista que altera profundamente o cotidiano da cidade e explicita a permanência dos antagonismos de classe. Nesse aspecto é essencial compreender que existem uma diversidade de fatores que devem ser consideradas para uma melhor análise, fatores estes que estão inter-relacionados com questões econômicas, políticas e ideológicas. Dessa maneira, vale ressaltar que a intenção da breve problematização sobre o sindicalismo que foi apresentada aqui não é de enquadrar, de forma mecânica, a organização dos trabalhadores do transporte coletivo de Florianópolis em um contexto mais amplo. Ao contrário, o objetivo é problematizar o momento que a maioria das organizações dos trabalhadores vive, além de apresentar uma reflexão sobre os desafios postos pela atual conjuntura para a atuação dessas entidades. Essa problematização ajuda a situar o sindicato específico que pretendemos estudar dentro de um contexto mais amplo, a fim de perceber relações e diferenças dessa organização específica com o movimento sindical como um todo.

De forma muito resumida, lembramos as origens do sindicalismo no país, suas dificuldades e tentativas de atrelamento ao Estado, em especial durante os regimes autoritários de Vargas e da ditadura civil-militar no país. Vimos ainda o surgimento do novo sindicalismo e como a CUT hegemonizou esse processo adotando uma linha influenciada pela social-democracia, a qual desejava lutar pelo direito dos trabalhadores dentro do capitalismo, sem questioná-lo a fundo e perdendo características importantes ao socialismo que haviam marcado os debates iniciais para sua fundação. Discutimos a ascensão de uma das principais figuras públicas do novo sindicalismo a presidência da República e seus significados, o que Singer define como Lulismo e a cooptação de setores do movimento sindical. Por fim, utilizamos como suporte para iniciar a discussão sobre movimento sindical o texto de Felipe Corrêa que propõe uma reflexão crítica sobre movimentos sociais e a *Teoria do Confronto Político*. Somamos ainda a esse contexto, a especificidade do SINTRATURB de organizar e representar uma base de trabalhadores que está diretamente envolvida com questões cruciais para a vida nas cidades, como a mobilidade urbana.

Sendo assim, desejamos ressaltar a ideia de que o SINTRATURB enfrenta uma espécie de desafio duplo, tentando superar a crise dos movimentos sindicais servindo de ferramenta para organização de trabalhadores de um serviço que também está em crise. Este sindicato representa oficialmente todos os trabalhadores do transporte de passageiros da região metropolitana da cidade, e por inúmeras razões

que trabalharemos na sequência, acreditamos que ele possui uma especificidade e se diferencia da prática sindical hegemônica.

A princípio, é bastante nítido o esforço que esse sindicato realiza para buscar alternativas a lógica hegemônica de conciliação de classes, utilizando as greves e paralisações como instrumentos de luta de seus trabalhadores. Além disso, em diversos momentos, o sindicato se organizara para além de seus interesses mais específicos enquanto categoria e buscar superar uma lógica corporativista. O SINTRATURB produz periodicamente, por exemplo, um jornal dirigido à população, o *Jornal do Ônibus*. Esse jornal é dedicado a discutir questões estruturais do sistema de transporte público e possui uma versão impressa que em geral é distribuído no Terminal de Integração do Centro (TICEN). Algumas edições têm sido também disponibilizadas no endereço eletrônico do sindicato⁷.

Além disso, o SINTRATURB sempre se coloca publicamente contrário aos aumentos tarifários do serviço de transporte coletivo, inclusive defendendo, em alguns momentos, a proposta da *Tarifa Zero* sistema. Em um panfleto, distribuído na campanha salarial de 2013, o sindicato afirma que “... é preciso ter um transporte público de qualidade, com oferta de horários e linhas que facilitem a vida, com preço acessível, até mesmo com *Tarifa Zero*.” (SINTRATURB)⁸. Essa proposta parte do entendimento de que o serviço de transporte deve ser encarado como um direito básico e seus custos não devem ser cobrados de forma direta dos usuários através da tarifa. Como veremos no próximo capítulo, a proposta da *Tarifa Zero* foi construída principalmente através dos movimentos sociais e defende que o financiamento do transporte coletivo deve vir da cobrança indireta através de impostos progressivos. Em 2012, o SINTRATURB realizou também uma paralisação em solidariedade aos trabalhadores da saúde que se encontravam em greve, o que, mais uma vez, sinaliza que o SINTRATURB não restringe suas ações as pautas corporativistas⁹.

⁷<http://site.sintraturb.com.br/2013/02/22/jornal-do-onibus-mostra-realidade-sobre-atentados-em-sc/>, acessado em Março 2014.

⁸Para mais informações sobre a proposta de tarifa zero no Transporte Coletivo: <http://tarifazero.org/tarifazero/>, acessado em Março de 2014.

⁹Com relação à paralisação dos trabalhadores do transporte coletivo em apoio à greve dos trabalhadores da saúde ver mais em <http://site.sintraturb.com.br/2012/11/28/trabalhadores-do-transporte-paralisam-servicos-em-florianopolis-em-solidariedade-a-greve-da-saude/> e <http://site.sintraturb.com.br/2012/10/29/nota-em-apoio-a-greve-dos->

Capítulo 2. O direito à cidade e a luta sindical pela mobilidade urbana

Como já apontado no capítulo anterior, o SINTRATURB tem o desafio de servir como ferramenta para a organização de uma base de trabalhadores que está diretamente ligada a um setor que vem enfrentando graves crises nos últimos anos. Considerando os trabalhadores do transporte coletivo como um dos atores diretamente envolvidos e afetados pela falta de políticas públicas na área de mobilidade urbana e sua consequente crise, entendemos que eles aceitam o desafio de pensar, questionar e propor mudanças para o atual modelo de transporte que já não atende mais as necessidades nem dos usuários nem dos trabalhadores do sistema. Nesse sentido, o debate proposto por Lúcio Grégori (2013) sobre o fetichismo da tarifa do transporte coletivo, como veremos a seguir, pode nos indicar algumas razões possíveis para essa crise e auxiliar em nossa análise, tendo em vista o que essa tarifa representa e que esconde diversas relações sociais.

Outro ponto essencial a ser explorado, diz respeito a vontade de uma maior participação nas decisões sobre as políticas públicas que afetam o cotidiano dos trabalhadores nas cidades. Esse é o debate proposto por Harvey (2013) sobre o direito à cidade como a possibilidade também de reimaginar e refazer o espaço urbano. Ao levantar o debate sobre direito à cidade, Lefebvre (2006) afirma que a classe trabalhadora será essencial nesse processo de retomada do espaço urbano.

O SINTRATURB parece ter consciência desse papel, se afastando da tendência tomada por outros sindicatos contemporâneos a ele, pois além de lutar por demandas mais específicas de sua categoria, tenta superar o corporativismo característico do pensamento hegemônico sindical e se esforça para criar uma cultura política com a base de trabalhadores que representa, de forma a tentar reimaginar e refazer a cidade.

A estratégia urbana baseada na ciência da cidade tem necessidade de um suporte social e de forças políticas para se tornar atuante. Ela não age por si mesma. Não pode deixar de se apoiar na presença e na ação da classe operária, a única capaz de pôr

fim a uma segregação dirigida essencialmente contra ela. Apenas esta classe, enquanto classe, pode contribuir decisivamente para a reconstrução da centralidade destruída pela estratégia de segregação e reencontrada na forma ameaçadora dos “centros de decisão”. Isso não quer dizer que a classe operária fará sozinha a sociedade urbana, mas que sem ela nada é possível. (LEFEBVRE, 2006, p. 112)

Embora não seja nosso objeto de estudo, vamos comentar, em caráter não conclusivo, os marcantes acontecimentos de Junho de 2013. A ideia básica é procurar extrair possíveis apontamentos deste episódio que possam nos ajudar a compreender a crise de mobilidade urbana associada à luta sindical do SINTRATURB. Além disso, um olhar sobre a efervescência política desse momento pode nos fornecer novas análises capazes de ajudar a compreender os diferentes aspectos deste embate, as ações dos atores sociais envolvidos nessas disputas e os temas a eles relacionados que guardam semelhança ao nosso objeto de estudo principal.

2.1. Jornadas de Junho e a redução das tarifas.

Entre os meses de junho e julho de 2013 o Brasil viveu uma onda de manifestações populares que tomaram as ruas de diversas cidades do país e reuniram milhões de pessoas. Essa movimentação popular ficou conhecida como as *Jornadas de Junho*. Muitos debates e investigações já estão sendo produzidos¹⁰ para tentar compreender esse fenômeno, e embora este trabalho não tenha como objetivo aprofundar essas análises, não podemos dissociar esses acontecimentos do objeto de pesquisa que será aqui estudado. Isso porque entendemos que as Jornadas de Junho devem ser contextualizadas dentro de uma conjuntura maior em que as greves dos trabalhadores do transporte coletivo de Florianópolis também

¹⁰O livro *Cidades rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil* lançado pela editora Boitempo é um exemplo do material que começa a ser produzido para dar início a reflexão desse acontecimento. O livro é uma coletânea de textos de diversos autores, lançada ainda no calor dos acontecimentos, logo após junho de 2013. O áudio de um dos autores deste livro – Ruy Braga - comentando sobre esse material pode ser encontrado em: <https://www.youtube.com/watch?v=719QUAuQoM> acessado em 24/04/2014 e também em <https://www.youtube.com/watch?v=ArJpMGNRog> acessado em 24/04/2014.

se inserem. Essa conjuntura será mais bem trabalhada no decorrer desse segundo capítulo e diz respeito ao momento de crise das políticas públicas (ou a falta delas) para a mobilidade urbana no país, o que também afeta diretamente a categoria dos trabalhadores do transporte coletivo. Na introdução do livro *Vinte centavos: a luta contra o aumento*, o historiador e militante do Movimento Passe Livre (MPL), Marcelo Pomar, afirma que as Jornadas de Junho de 2013, esse acontecimento que surpreendeu o país, “não foi um raio em céu azul” (2013, p. 08). Ele baseia essa afirmação trazendo um pouco do histórico de movimentações sociais em torno do transporte coletivo na última década e apresenta alguns aspectos sobre o tema para fundamentar a ideia que existe uma crise de mobilidade urbana¹¹ no Brasil. De forma resumida, a ideia de mobilidade urbana é aqui percebida como a possibilidade de livre circulação das pessoas pelos diferentes espaços da cidade. Possibilidade essa que, proporciona também, acesso a outros direitos sociais, como saúde, educação, cultura e lazer. Pomar (2013) destaca três aspectos cruciais para defender a ideia da crise de mobilidade urbana no Brasil:

a) o regime de concessão como marco jurídico, cujo principal objetivo é assegurar um equilíbrio econômico-financeiro baseado em tarifas, e que permite lucros exorbitantes a empresários privados, sobre os quais a maioria das prefeituras sequer tem controle real; b) as opções políticas de desenvolvimento econômico e urbano, que desprezam a oportunidade de fazer reparações históricas na disputa dos espaços das cidades como mecanismos de democratização das riquezas e distribuição de renda; c) a força política do lobby da indústria automobilística que conseguiu assegurar para si um conjunto de incentivos fiscais por parte do governo federal, o qual, com a perspectiva de aquecer os mercados, empurra a classe trabalhadora em melhores condições sociais nos últimos anos a se endividar em financiamentos de automóveis particulares e

¹¹Para uma discussão mais detalhada do debate sobre mobilidade urbana e direito a cidade a partir da ótica dos movimentos sociais ver <http://tarifazero.org/2009/09/02/direito-a-cidade-mobilidade-urbana-e-tarifa-zero/> acessado em 24/04/2014.

entope as cidades de carros. (POMAR, 2013, p. 16/17).

Vale lembrar que, apesar das Jornadas de Junho iniciarem através de manifestações que continham demandas específicas relacionadas ao transporte coletivo, é fato também que elas se expandiram e trouxeram para o debate as próprias condições de vida nas cidades brasileiras, em especial para a classe trabalhadora¹². Para Maricato (2013), as jornadas de junho tinham como pano de fundo a questão urbana. Ela afirma que as condições de vida nas cidades brasileiras pioraram muito nas últimas décadas. Entre inúmeros dados para reforçar essa afirmação, ela cita como exemplo o crescimento da taxa de homicídios no país entre 1980 e 2010, que aumentou em 259%. Maricato defende ainda que, mesmo com um crescimento de renda e salários durante essas últimas décadas, não houve por parte do Estado uma preocupação com o estabelecimento de políticas públicas urbanas para tornar as condições de vida nas cidades melhores. Essa falta de políticas públicas urbanas pode nos ajudar a entender, em parte, a motivação de muitos manifestantes que participaram das jornadas de junho de 2013. Mesmo diante da complexidade desse fenômeno, e sem querer realizar conclusões precipitadas, é inegável que a insatisfação dos usuários do transporte coletivo nas grandes cidades brasileiras, fruto da crise de mobilidade urbana que estamos vivendo no país, e a organização de movimentos sociais pautados em torno do transporte coletivo tiveram um papel central nesse processo.

As manifestações contrárias ao aumento da tarifa cobrada nos transportes coletivos de São Paulo em 2013, e a visível repressão desmedida por parte da polícia militar¹³ a essas manifestações

¹²Ruy Braga em seu artigo *Sob a sombra do precariado*, também encontrado em *Cidades rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil* apresenta alguns dados interessantes das manifestações de junho no Rio de Janeiro. Esses dados obtidos pela empresa de consultoria Plus Marketing apresenta que 70,4% dos manifestantes cariocas estavam empregados, sendo que 34,3% ganhavam até 1 salário-mínimo e 30,3% entre 2 e 3 salários-mínimos com uma média de idade de 28 anos. Ainda, segundo o IBOPE, em uma pesquisa feita em âmbito nacional, demonstrava que os problemas mais citados pelos manifestantes de junho de 2013 eram 78% saúde, 55% segurança pública, 52% educação. Sendo que 77% dos entrevistados percebia que a principal razão das manifestações era a melhoria dos transportes coletivos.

¹³Em reportagem do portal de notícias G1 encontrado em <http://g1.globo.com/jornal-hoje/noticia/2013/06/duzentas-e-trinta-e-duas->

adquiriram uma grande repercussão em nível nacional e até mesmo mundial¹⁴. Porém, é importante ressaltar que em 2013 houve manifestações contrárias a reajustes de tarifas de ônibus em outras cidades do país antes mesmo de ocorrer em São Paulo. Em Porto Alegre, por exemplo, o reajuste das tarifas foi revogado após grandes manifestações populares.¹⁵ Como resultado, ao final de julho de 2013, 59 cidades haviam baixado as tarifas do transporte coletivo¹⁶. Para além da questão da mobilidade, uma diversidade de demandas surgiram nesse processo. Mesmo que em muitos momentos esses gritos fossem divergentes entre si, pareciam ter, pelo menos, em comum o aspecto da vontade popular de participar em alguma medida das determinações da vida coletiva, ou seja, das decisões políticas.

Poderíamos dizer que as manifestações de junho evidenciam as tensões da disputa pela cidade por diferentes projetos que representam interesses privados, em detrimento de interesses coletivos, e interesses coletivos, em detrimento de interesses privados. Os interesses coletivos nesse caso, por exemplo, podem ser identificados nas demandas como a redução das tarifas do transporte coletivo e sua desmercantilização, assim também como a possibilidade de participar e intervir nas decisões sobre as políticas públicas para o transporte coletivo e a mobilidade urbana. Já os interesses privados por outro lado, defendem a manutenção

pessoas-sao-detidas-durante-manifestacao-em-sp.html acessado em 24/04/2014 o número de detidos anunciado apenas no dia 06/06/2013 era de 232 pessoas. Em nota, o MPL divulgou também que cerca de 30 pessoas ficaram feridas por balas de borracha e estilhaços de bombas de gás lacrimogênio, também somente no dia 06/06/2013. Nota encontrada em <http://passapalavra.info/2013/06/78559> acessado em 24/04/2014.

¹⁴Foram registrados manifestações de apoio em Dublin (Irlanda), Berlim (Alemanha) e Boston (Estados Unidos) segundo reportagem em <http://uiipi.com.br/galerias/2013/06/17/manifestacoes-de-solidariedade-ao-brasil-espalham-se-pelo-mundo/> acessado em 24/04/2014.

¹⁵<http://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2013/04/tarifa-de-onibus-de-porto-alegre-volta-para-valor-antigo-na-sexta-diz-eptc.html> acessado em 24/04/2014.

¹⁶Além das manifestações populares que fizeram a tarifa baixar em diversas cidades, em junho de 2013 houve também uma queda do imposto PIS/COFINS e que incidia sobre o custo do transporte coletivo. Porém parece que se não fossem as manifestações populares contra os preços das tarifas de ônibus, essa redução de impostos não seria repassada ao preço final da tarifa. Para mais informações e números sobre essas reduções conferir reportagem em <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2013/07/1307294-tarifas-caem-para-70-da-populacao-das-grandes-cidades-do-brasil.shtml> acessado em 24/04/2014.

do mesmo modelo de transporte, pautado por uma lógica mercantil, que pretende manter e expandir os lucros dos grupos empresariais que exploram esse serviço. Partimos do entendimento de que esses projetos são irreconciliáveis e fazem parte da disputa pela cidade. Essa disputa é a relação tensa entre interesses privados e coletivos aqui explicitada brevemente tendo os transportes coletivos como pano de fundo, mas que poderíamos pensar sob diversos outros aspectos da vida urbana.

As Jornadas de Junho de 2013 trazem então para a rua, para o espaço público, a discussão política. Em São Paulo a tarifa de ônibus teria aumentado mais vinte centavos se não fosse à movimentação das ruas que desnudou a argumentação tecnicista a qual através de planilhas de custos afirmava que a tarifa deveria aumentar um determinado valor. Porém, de onde veio à determinação de que todos os custos do transporte coletivo deveriam ser pagos apenas pelo usuário direto desse serviço? Essa é uma decisão política que pouco tem a ver com os debates realizados pelos técnicos:

Se a mobilidade e os transportes são questões políticas, uma vez estabelecidos as diretrizes e os meios para realizá-las, as técnicas e as tecnologias serão postas a seu serviço para concretizá-las. Exemplificando: se a política for a de tratar os transportes como um negócio, no sentido de acumulação de riqueza, serão usadas técnicas que viabilizem a otimização dos lucros. São inúmeros os estudos de modelos matemáticos e de gestão existentes nesse sentido. Se o transporte for entendido como direito social, as técnicas e tecnologias serão outras. (GREGORI, 2013, p.239-240)

As Jornadas de Junho de 2013 operaram no sentido de reforçar esse entendimento de que os preços nas tarifas do serviço de transporte coletivo são, em sua essência, uma questão política. Nesse sentido, atualmente na maioria das cidades brasileiras a determinação política predominante é tratar os transportes como negócio – e não como um direito social. Uma das mensagens que as Jornadas de Junho fizeram transparecer ao poder público, foi de que as pessoas desejam participar politicamente das questões que dizem respeito as suas vidas, querem ter o *direito à cidade* de forma plena. Esse direito, segundo David Harvey (2013), abarca não apenas a possibilidade de acesso e circulação pelo espaço urbano, mas também a própria determinação desse espaço.

O direito a cidade, como comecei a dizer, não é apenas um direito condicional de acesso àquilo que já existe, mas sim um direito ativo de fazer a cidade diferente, de formá-la mais de acordo com nossas necessidades coletivas (por assim dizer), definir uma maneira alternativa de simplesmente ser humano. Se nosso mundo urbano foi imaginado e feito, então ele pode ser reimaginado e refeito. (HARVEY, 2013, p. 33)

Sem pretender chegar aqui a alguma conclusão fechada desse fenômeno, acredito ser imprescindível para esse estudo a contextualização, mesmo que de forma breve, desse evento que marcará de forma muito forte todas as lutas sociais no país¹⁷ e que não é possível dissociá-lo das movimentações dos trabalhadores do sistema de transporte coletivo em Florianópolis.

2.2. O Fetiche da Tarifa e o regime de concessão.

Como vimos, um dos elementos que fundamentam a noção de crise de mobilidade urbana no país é exatamente o modelo de concessão pública, onde as prefeituras possuem pouco controle sobre a atividade das empresas que exploram os serviços de transporte coletivo. Essas concessões em geral sustentam juridicamente a garantia do chamado *equilíbrio econômico financeiro* das empresas através da tarifa cobrada diretamente dos usuários, em geral, com muito pouco, ou até mesmo nenhum subsídio do Estado. Esse tipo de modelo acaba por acirrar disputas e conflitos entre os diferentes grupos envolvidos. O Sindicato das Empresas de Transporte Urbano da Grande Florianópolis (SETUF)¹⁸, organização que agrega as empresas de ônibus que operam na Grande

¹⁷Vide exemplo do movimento dos garis no Rio de Janeiro em 2014 onde os trabalhadores fizeram uma greve sem o apoio do sindicato que deveria representá-los e conseguiram importantes conquistas. Em entrevista encontrada em <http://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2014/03/15/gari-escritor-de-3-livros-cre-que-greve-foi-inspirada-nos-protestos-de-2013.htm> um dos garis que participou dessa movimentação afirma que foram também inspirados pelas jornadas de junho de 2013.

¹⁸Na página da empresa <http://www.setuf.com.br/passe-rapido/> acessado em 25/04/2014 essa entidade é definida da seguinte maneira: “Fundado em 10 de abril de 1989, o Sindicato de Empresas de Transportes Urbanos de Passageiros

Florianópolis, busca defender os interesses da classe patronal. Por sua vez, os trabalhadores do transporte coletivo se organizam através do Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Urbano, Rodoviário, Turismo, Fretamento e Escolar da Região Metropolitana de Florianópolis (SINTRATURB), se coloca como portador dos interesses de classe dos trabalhadores¹⁹. Já os usuários do transporte coletivo desejam também uma melhoria no serviço prestado e demonstram descontentamento com a tarifa cobrada. Além desses três grupos de atores sociais já citados, o poder concedente do serviço, neste caso, a Prefeitura Municipal de Florianópolis (PMF) acaba tendo que mediar os conflitos. Isso porque a prefeitura, como poder concedente, é que tem a responsabilidade de autorizar possíveis reajustes de tarifa e determinar como deve funcionar o serviço. Percebemos que existe uma diversidade de atores nesse processo, que possuem interesses diversos e que,

da Grande Florianópolis (Setuf) foi criado para dar maior representatividade às empresas que atuam na região, anteriormente submetidas ao Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros no Estado de Santa Catarina (Setpesc). Hoje o Setuf engloba cinco empresas que fazem o transporte municipal – Transol, Canasvieiras, Emflotur, Estrela e Insular – e três empresas que realizam o serviço no âmbito intermunicipal – Biguaçu, Jotur e Estrela Intermunicipal. Com mais de uma década de atuação, o Setuf passou a representar, desde sua criação, a venda de passes da região da Grande Florianópolis, antes a cargo do Setpesc – uma das grandes razões para sua fundação. Hoje, o sindicato atua na busca de melhorias do transporte coletivo e participa ativamente das mediações entre prefeitura, empresários e população.”

¹⁹Na página oficial do sindicato definem seus objetivos da seguinte maneira: “O principal dever do Sindicato é combater a exploração dos trabalhadores, exigindo condições dignas para o exercício da profissão. Isso o Sintraturb tem feito com garra e resultados nos últimos anos. Todos os trabalhadores do transporte foram beneficiados pela luta sindical – com a principal vitória da categoria, que através da greve de 1997 reduziu a jornada de 8h para 6h40 diárias, com a garantia de emprego, a adoção do tiquete-alimentação e seus sucessivos reajustes, os aumentos salariais, o fim das VEPs (agora HEP na folha de pagamento), a distribuição dos lucros.” Além das questões mais imediatas, afirmam que sua luta ultrapassa questões corporativistas: “O Sindicato não restringe a sua luta às negociações com as empresas, porque a vida da categoria não se limita ao trabalho. O Sintraturb é uma das entidades mais atuantes nos fóruns que organizam a população para lutar por melhorias nas nossas cidades – especialmente no transporte coletivo – e exigir respeito à população trabalhadora.” Texto encontrado em <http://site.sintraturb.com.br/sindicalize-se/> acessado em 04/05/2014.

algumas vezes, esses interesses podem convergir, e muitas vezes podem ser conflitantes, até mesmo antagônicos.

Acreditamos que a tarifa é uma questão chave para analisar os conflitos entre os diferentes grupos acima citados. Porém, primeiramente, é necessário pensar o significado dessa tarifa, o que ela representa. Podemos iniciar essa reflexão separando o custo do serviço de transporte coletivo – ou seja, a soma total gasta para manter em operação o sistema – do preço cobrado do usuário. Isso porque, em geral, toda responsabilidade do custeamento do transporte coletivo recai sobre os seus usuários diretos através do pagamento da tarifa. É a partir desse entendimento que toma sentido a afirmação de que “a tarifa acaba tornando-se um fetiche” (GREGORI, 2013, p.244). O preço cobrado dos usuários através da tarifa de ônibus camufla inúmeras relações sociais. Os trabalhadores circulam pela cidade enquanto mercadoria força de trabalho ou enquanto consumidores. Com isso quer se dizer que, em grande parte do tempo, os trabalhadores, que vivem exclusivamente da venda de sua força de trabalho, não se locomovem por interesse próprio, mas por necessidade, e que sua locomoção beneficia economicamente não aos próprios, mas a classe patronal da qual a produção de lucro depende desses deslocamentos.

Ao longo do tempo o usuário, através do aparato ideológico e de valores, introjeta todos os conceitos relativos ao transporte coletivo como um negócio que, como tal, tem que ser pago por ele, supostamente seu principal beneficiário. Introjeta a ideia de que os deslocamentos são de sua responsabilidade, perdendo a origem do interesse e a necessidade de as indústrias, estabelecimentos comerciais e de serviços terem a força de trabalho e consumidores em seus estabelecimentos. Ou seja, perde a ideia de que o transporte é, sobretudo, fundamental para os empregadores e comerciantes. Exemplo disso é o dia de greve nos transportes. Os usuários vão disputar a pouca oferta, ficarão ansiosos por correrem o risco de atraso ou de não chegarem aos postos de trabalho. As televisões mostrarão a sôfrega disputa por lugares nos poucos veículos disponíveis. (GREGORI, 2013, p.246-247)

Ao presenciarmos a paralisação do sistema de transporte coletivo observamos o impacto que essa atividade tem na cidade, tornando-se mais perceptíveis as inúmeras relações sociais as quais esse serviço está conectado. Em Florianópolis é comum que as entidades patronais e comerciais, a exemplo da Câmara de Dirigentes Lojistas (CDL), posicionarem-se publicamente contra as greves e paralisações do transporte coletivo. Isso porque, quando os trabalhadores param de circular pela cidade, as relações de produção e troca de mercadorias ficam comprometidas. Para Harvey (2013), o capitalismo não é nada sem movimento, sem a circulação das mercadorias. Em sua interpretação de Marx, ele ressalta a importância de percebermos a produção capitalista enquanto um processo em movimento.

O que Marx pretende é recuperar o poder intuitivo do método dialético, que permite compreender que tudo está em processo, tudo está em movimento. Ele não fala simplesmente de trabalho, mas do processo de trabalho. O capital não é uma coisa, mas um processo que só existe em *movimento*. Quando a circulação cessa, o valor desaparece e o sistema começa a desmoronar. (HARVEY, 2013, p.22)

O movimento paredista dos trabalhadores do transporte coletivo traz à tona relações sociais antes camufladas e sua repercussão é intensa porque ataca um ponto central do processo de produção capitalista: ele dificulta, ao ponto de quase interromper, a circulação de mercadorias pela cidade. Nesse sentido é que compreendemos que a greve instala na cidade um momento reflexivo o qual permite perceber a lógica fetichista das mercadorias, evidenciando os conflitos de classe que compõe insistentemente o território urbano.

2.3. Do Sistema Integrado de Transporte (SIT) ao Sistema Integrado de Mobilidade (SIM)

Como já descrito por Gregori (2013), o serviço de transporte coletivo na maior parte do país, assim como em Florianópolis, é visto como um negócio e não como um direito social. Porém, por ser um serviço de utilidade pública, deve ser concedido pelo poder público à iniciativa privada. O Sistema Integrado de Transporte (SIT) de

Florianópolis foi implementado em setembro de 2003 e nasceu com o intuito de resolver alguns problemas do modelo anterior:

O ponto de partida para elaboração do projeto do Sistema Integrado de Transporte Coletivo foi o diagnóstico do sistema existente, no qual foram apontados os principais problemas em termos estruturais: a elevada concentração de linhas em determinados corredores e a saturação do Terminal Urbano Cidade de Florianópolis. (VEIGA, 2004. p.417)

Porém, esse novo sistema de transportes escolhido para a cidade parece não ter sido uma resposta satisfatória nem para os usuários do sistema, nem para os seus trabalhadores. Simon (2010) reconhece na própria reorganização sindical do SINTRATURB, a partir do final de 1996, um importante papel na discussão para apresentação de um novo modelo de transportes para a cidade. Sua dissertação de mestrado busca registrar os embates do sindicato com o poder público nesse processo. Desde a implementação desse sistema, em todos os anos ocorreram paralisações ou greves dos trabalhadores do transporte coletivo. Em 2004 e 2005 aconteceram grandes revoltas populares contra os aumentos na tarifa cobrada aos usuários e exigindo melhorias do sistema de transportes.²⁰ Tais revoltas inspiraram e foram inspiradas por movimentações semelhantes que ocorreram em vários outros centros urbanos no Brasil e deram as bases para a fundação do Movimento Passe Livre (MPL) como um movimento social de âmbito nacional. Portanto, é possível perceber através desses fatos a importância do tema, que não diz respeito apenas à região de Florianópolis.

Em abril de 2014 o Tribunal do Estado de Santa Catarina (TCE/SC) divulgou um relatório, fruto de uma auditoria do Sistema Integrado de Transportes de Florianópolis, onde apresenta diversos itens

²⁰Esses eventos ficaram conhecidos como as *Revoltas da Catraca*. Foram jornadas de manifestações que em 2004 duraram quase duas semanas e em 2005 três semanas. Os manifestantes fechavam ruas, terminais, a ponte de acesso ilha continente, pulavam as catracas dos ônibus e terminais como forma de pressionar o poder público a fim de terem suas demandas atendidas. Para um relato mais amplo ver os livros de Leo Vinicius :*Guerra da Tarifa* (2005) e *Guerra da Tarifa 2005: uma visão de dentro do Movimento Passe Livre em Florianópolis*(2006). Ambos publicados pela editora Faisca.

que apontam falhas estruturais desse sistema²¹. Os pontos mais críticos alertam para uma oferta de linhas que não corresponde com a demanda, a falta de políticas públicas para o transporte de massa (o que contraria até mesmo a Lei Federal 12.587/2012), a falta de integração com região metropolitana, o valor elevado de remuneração do prestador do serviço e a falta de fiscalização por parte da Prefeitura. Apesar de todo esse levantamento do TCE, a Prefeitura de Florianópolis finalizou um novo processo de licitação para conceder a exploração do serviço de transporte coletivo em Florianópolis e que, pelos documentos já

²¹Segundo auditoria, os principais fatos apurados pelo TCE são: 1. Definição das linhas não se baseia em estudo técnico atualizado que considere a demanda real. 2. Linhas sobrepostas em horários e trajetos. 4. Tarifa única não estimula a utilização das linhas curtas porque o custo do transporte particular é similar ou menor. 5. Utilização de ônibus ao invés de micro-ônibus no sistema executivo, prejudicando a mobilidade urbana. 6. Inexistência de política pública de transporte de massa, contrariando a lei federal 12.587/2012 que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana. 7. Falta de integração entre os diferentes modais de transporte coletivo e de ações articuladas com os municípios da Grande Florianópolis, Estado e União voltadas à mobilidade urbana. 8. Falta de desconto real na aquisição antecipada de créditos de passagem, permitindo a remuneração indevida dos prestadores do serviço, diante da possibilidade de ganhos financeiros e aquisição antecipada de insumos. 9. Áreas dos terminais de integração e ônibus não cumprem requisitos de acessibilidade previstos nas NBRs 9050 e 14022. 10. Falta de estudos para dotar a cidade de corredores exclusivos para ônibus, em especial nas linhas que contornam o morro no Centro. 11. Falta de fundamentação e previsão da fonte de recursos, no atual sistema, para a concessão de gratuidades e de reduções de valores de passagens para categorias de usuários. 12. Falta de fiscalização pela prefeitura da execução do contrato de concessão com a Cotisa (Companhia Operadora de Terminais de Integração S.A.), que administra os terminais. 13. Remuneração da Cotisa com TIR (taxa interna de retorno) muito superior ao praticado no mercado. 14. Valor positivo para o VPL (valor presente líquido) do fluxo de caixa do contrato de concessão com a Cotisa não encontra guarida na viabilidade econômico-financeira do projeto, que deve considerar a própria TIR como parâmetro, de modo a evitar que se remunere a concessionária com um valor de pelo menos R\$ 8.985.694,62 (data base de setembro/2000) a mais do que o necessário. 15. Falta de prévia aprovação da prefeitura na contratação de terceiros para exploração comercial e publicitária nos terminais. 16. Falta de aditivo para que o reajuste do valor da tarifa básica de utilização represente a realidade dos custos envolvidos na operação e manutenção dos terminais pela Cotisa. 17. Número insuficiente de fiscais para a fiscalização das concessões do setor. <http://www.tce.sc.gov.br/web/noticias/noticia/3911> acessado em 04/05/2014.

divulgados, não haverá nenhuma mudança estrutural no sistema²². Nesse novo modelo, existia inclusive, mais uma vez, a determinação de eliminar gradativamente a função dos cobradores. Inicialmente estava previsto a demissão de 700 cobradores já em 2014, o que não foi aceito pela categoria que acabou conseguindo sair da negociação do acordo coletivo 2014/2015 com a promessa de que essas demissões seriam suspensas.

Esse novo sistema, chamado Sistema Integrado de Mobilidade (SIM) está sendo implementado gradativamente, e algumas mudanças já começaram a funcionar em maio de 2014. A nova concessão foi dada para um consórcio formado pelas mesmas empresas que já operavam o sistema. Essas empresas operam o transporte coletivo da cidade desde 1926²³. Todo o processo foi feito com pouca participação popular. O SINTRATURB, assim como o Movimento Passe Livre e outras organizações comunitárias e representativas da sociedade civil, não tiveram oportunidade de participar das decisões referentes ao futuro do sistema de mobilidade de Florianópolis.

2.4. Mobilidade urbana: transporte coletivo *versus* transporte individual

Tendo introduzido um pouco das disputas e seus atores, assim como a ideia de crise no atual modelo de mobilidade urbana, é preciso perceber as formas e características dos meios mais utilizados para realizar os deslocamentos nas cidades do país. Em janeiro de 2011, o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) lançou o resultado de sua pesquisa sobre mobilidade urbana no Brasil. Através do *Sistema de Indicadores de Percepção Social (SIPS)*, o instituto pretendia levantar dados sobre certos temas de utilidade pública – como a mobilidade urbana – e saber qual a percepção da sociedade civil acerca dessas questões.²⁴ O quadro que classifica as informações sobre os meios de

²²Em 30/04/2014 foi divulgado uma apresentação do novo modelo para o transporte da capital, que a princípio traz algumas inovações tecnológicas e mudanças pontuais para o sistema, porém, não altera sua lógica de funcionamento. A apresentação pode ser conferida através do link <http://pt.slideshare.net/prefeiturafln/apresentacao-sistema-integrado-de-mobilidade-urbana> acessado em 05/05/2014.

²³<https://mplfloripa.wordpress.com/page/2/> acessado em 27/07/2014.

²⁴Segundo o próprio relatório do IPEA, que pode ser encontrado em http://www.ipea.gov.br/porta1/images/stories/PDFs/SIPS/110124_sips_mobilidade.pdf : “Esta pesquisa configura um sistema de indicadores sociais para

transporte utilizados para locomoção nas cidades fornece um importante indicativo da centralidade do transporte coletivo²⁵ para a população dos centros urbanos. Nele, percebe-se que, em todas as regiões do Brasil, o transporte coletivo é o principal meio de locomoção e, segundo o próprio relatório do IPEA, geralmente ele é operacionalizado por ônibus, conforme demonstra a Tabela nº 1 abaixo:

Tabela nº 1 – Meio de transporte utilizado pela população brasileira – Ano 2010. (%)

	Brasil	Sul	Sudeste	Centro-Oeste	Nordeste	Norte
<i>Transporte Público</i>	44,3	46,3	50,7	39,6	37,5	40,3
<i>Carro</i>	23,8	31,7	25,6	36,5	13,0	17,6
<i>Moto</i>	12,6	12,4	11,6	6,5	19,4	8,2
<i>A pé</i>	12,3	7,6	8,3	13,7	18,8	16,1
<i>Bicicleta</i>	7,0	2,0	3,8	3,7	11,3	17,9

Fonte: Sips – 2010

Ainda que os dados acima expostos não deixem dúvidas quanto à centralidade do transporte coletivo, nos últimos 10 anos têm ocorrido um aumento considerável na frota de automóveis particulares em todo o país.²⁶ Segundo dados do Observatório das Metrópoles, de 2001 a 2012 a frota de veículos no país teve um aumento de 138,6%. Em

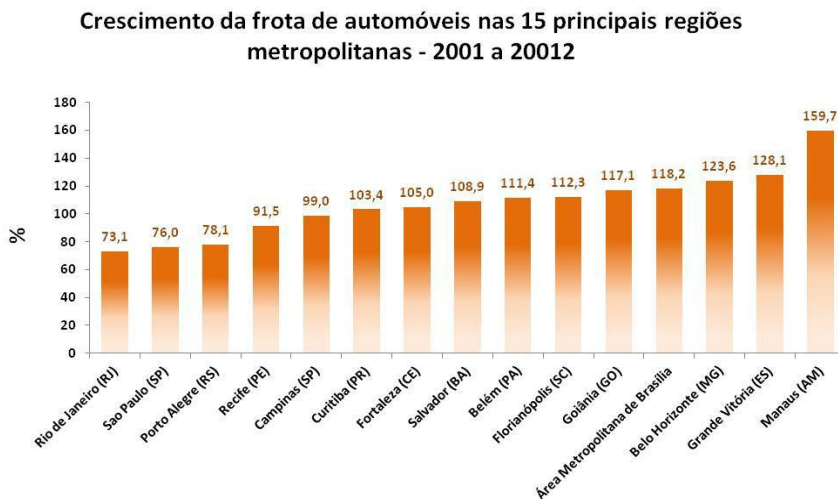
verificação de como a população avalia os serviços de utilidade pública e o grau de importância deles para a sociedade.”

²⁵Embora no relatório do IPEA a denominação usada é Transporte público, optei em meu trabalho referir a este serviço sempre como Transporte coletivo, por entender que apesar de ser um serviço de utilidade pública, ele tem uma lógica privada e que está em contradição com a ideia do bem público.

²⁶http://www.observatoriodasmetropoles.net/download/auto_motos2013.pdf

Florianópolis, durante o mesmo período, o crescimento da frota de veículos foi de 112,3% conforme gráfico abaixo.

Gráfico nº 1: Crescimento da frota de automóveis 2001/2012.



Fonte: Observatório das Metrôpoles, 2013.

Esse crescimento da frota de veículos particulares traz diversas consequências para a mobilidade urbana e inclusive para os usuários do transporte coletivo, gerando um ciclo difícil de ser quebrado. Sem políticas públicas satisfatórias para o transporte coletivo em diversas capitais do país, os usuários desse sistema acabam procurando saídas individuais para resolverem seus problemas de locomoção comprando automóveis privados (carros, motos). Isso acaba colaborando para agravar a crise no sistema, uma vez que, no atual modelo, o custo total é dividido entre os usuários do transporte coletivo – diminuindo o número de usuários deve se aumentar o valor que cada um deve pagar. As políticas públicas parecem ainda reforçar esse movimento, quando incentivam a produção e consumo de automóveis e investem dinheiro público para a construção de rodovias e vias públicas para esses veículos. Segundo o IPEA, para cada R\$ 12,00 reais investidos em transporte individual apenas R\$ 1,00 é investido em transporte coletivo²⁷. A opção estatal em subsidiar o transporte individual tem um

²⁷<http://noticias.r7.com/cidades/noticias/a-cada-r-1-investido-em-transporte-publico-governo-da-r-12-em-incentivo-para-carro-e-moto-20110527.html>

elevado custo social e é algo que deve ser observado. Podemos levantar diversos aspectos dos reflexos que a escolha de priorizar o transporte individual acarreta nos mais variados aspectos da sociedade, e por isso falaremos brevemente daqueles que consideramos mais graves e tem uma relação mais direta com a nossa pesquisa.

Com um maior número de veículos circulando, consequentemente o tempo de deslocamento médio das pessoas aumenta. Segundo dados da PNAD feita pelo IBGE, entre 1992 e 2008 houve um acréscimo médio de 6% no tempo gasto nos deslocamentos casa trabalho nas principais regiões metropolitanas brasileiras.

TABELA nº 2- Deslocamentos casa trabalho nas dez principais regiões metropolitanas brasileiras¹ – 1992-2008.

Ano	1992	2008
Tempo médio do deslocamento casa – trabalho (minutos)	37,9	40,3
Percentual de pessoas com deslocamento casa-trabalho superior à uma hora (%)	15,7	19,0

Fonte: IPEA, 2011.

Nota: Consideradas apenas as dez RMs oficiais identificadas na PNAD, o que inclui Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba, Porto Alegre e Brasília.

Para além de prejuízos financeiros ao setor produtivo e comercial, essa maior demora nos deslocamentos traz piores condições de vida para os trabalhadores do transporte coletivo e para aqueles que dependem desse meio de transporte para chegar ao seu trabalho. Com o crescimento desordenado das cidades, o aumento da frota de veículos particulares e a falta de subsídios ao transporte coletivo, o trabalhador perde cada vez mais tempo para se deslocar no trajeto casa – trabalho – casa. Esse aumento no tempo de deslocamento é ainda agravado pelo movimento do capital que tende a expulsar as classes mais empobrecidas das áreas centrais da cidade e deixar como alternativa de moradia para essas pessoas as áreas mais afastadas e periféricas.

Mesmo que o trabalhador tenha que dispor mais horas do seu dia para chegar ao trabalho, essas horas não são remuneradas, esse tempo não é revertido em salário, isso porque somente considera-se a jornada de trabalho o tempo em que ele efetivamente está no local em que faz sua atividade laboral. Percebemos aí uma contradição, pois a sua jornada de trabalho é contada apenas a partir do momento em que ele está efetivamente trabalhando, mas se ele se acidentar no trajeto de sua casa para o trabalho existe o entendimento que essa ocorrência pode caracterizar um acidente de trabalho. Por isso concordamos que a luta por um transporte coletivo de qualidade e mais eficiente é, em última análise, também, uma luta por melhores condições de trabalho e por redução da jornada de trabalho. Isso porque um transporte mais eficiente ajudaria a reduzir o tempo que os trabalhadores precisam gastar para exercer suas atividades profissionais. Podemos perceber também a própria luta pela redução das tarifas dos transportes coletivos, ou até mesmo a tarifa zero, como uma forma de luta indireta por aumento de salário. (DOKONAL, 2014)

Por fim, outro aspecto que não podemos deixar de lado para pensarmos no custo social do transporte individual refere-se aos elevados números de acidentes envolvendo motocicletas e carros particulares. Para além das vidas perdidas e o sofrimento dos sobreviventes dos acidentes de trânsito, é necessário uma infinidade de recursos para tratar das vítimas desses eventos. O que poderia ser amenizado com um investimento em alternativas mais humanas de locomoção, em transporte coletivo seguro e mobilidade urbana em geral.

Capítulo 3. Mídia e a greve nos transportes coletivos

Entendemos que, antes de analisarmos os materiais jornalísticos da RBS sobre a greve dos trabalhadores do transporte coletivo em 2012, tarefa a ser desenvolvida no Capítulo 4, devemos esclarecer alguns pontos sobre as discussões relacionadas a esse tema. Existem diversos caminhos e debates que relacionam os meios de comunicação de massa com movimentos contestatórios e reivindicativos. Assim como uma enormidade de abordagens sobre a influência dos meios de comunicação na atual sociedade. Escolhemos priorizar as questões que em nosso ponto de vista podem melhor contribuir com o debate o qual nos propomos.

Pensando nisso, o primeiro passo será descrever os materiais jornalísticos encontrados que se dedicaram a compor uma retrospectiva das últimas greves e paralisações. Tanto o SINTRATURB, através de seu jornal *Rodão* quanto o grupo de comunicação RBS, através de um jornal televisivo, produziram esse tipo de material. Percebemos que o contraste entre esses dois pontos de vista, normalmente conflitivos, pode auxiliar também em nossa análise, por isso iniciamos este capítulo fazendo uma breve descrição desse material encontrado.

Após esse primeiro momento, achamos importante abordar a discussão dos meios de comunicação de massa e sua relação com os processos democráticos de informação e debate político. Definiremos o conceito de comunicação de massa e sua relação com a produção de notícias para além de uma finalidade comercial, possuindo um papel fundamental na disputa por poder na sociedade. Discutiremos ainda a importância da televisão como fonte de informação para a população brasileira e a concentração dos meios de comunicação no Brasil e em Santa Catarina como fatores que afetam os processos democráticos.

Por fim, voltaremos nosso foco a imprensa sindical e alternativa como uma forma de buscarmos democratizar o acesso à informação dos setores que não tem sua voz ouvida de forma satisfatória nos meios de comunicação de massa. Retornamos então para o material jornalístico do SINTRATURB – o Rodão – para explorar a questão de como a greve de 2012 foi trabalhada no jornal de comunicação interna do SINTRATURB, novamente com o intuito de melhor perceber o contraste com as reportagens analisadas da RBS. Finalizando o capítulo com a aproximação dos conceitos de *agendamento*, *enquadramento* e

ideologia, esperamos compor ferramentas úteis para a análise do material audiovisual do grupo RBS.

3.1. Histórico das greves – SINTRATURB

Como já observado nos capítulos anteriores, desde 1997 o SINTRATURB assumiu uma postura mais combativa como forma de lutar pelos direitos da categoria que representa. As paralisações e greves então passaram a ser reconhecidas por essa entidade sindical como as formas mais efetivas de pressionar a classe patronal para que suas demandas fossem atendidas. Nesse breve histórico que pretendemos levantar aqui, consideraremos apenas as paralisações e greves ocorridas após a implementação do SIT em Setembro de 2003. Durante esse período houve anos que aconteceram apenas paralisações sem a deflagração de greve. No *Jornal Rodão*, em uma edição especial²⁸ de 15 anos do sindicato, foi feito um breve histórico dessas lutas, destacando aquilo que o próprio SINTRATURB entende como as principais conquistas e reivindicações da categoria.

Em 2003 e 2004 ocorreram duas greves e várias paralisações que tinham como principal bandeira a manutenção dos postos dos cobradores. Já nos anos seguintes houve algumas paralisações e greves mais curtas e que os trabalhadores conseguiram chegar a acordos com os patrões sem conflitos mais intensos. Já em 2008, segundo consta no *Rodão*, houve um ataque por parte dos patrões, a alguns direitos já conquistados pelos trabalhadores do transporte coletivo. Devido a uma mudança no cálculo do INSS os patrões tentaram utilizar esse fato para retirar a Participação dos Lucros dos empregados (PL), sendo que após a greve foi conquistado à manutenção desse direito passando a se chamar Participação nos lucros e resultados (PLR).

Sobre o ano de 2009, o *Rodão* relembra uma campanha promovida pela PMF com a participação de *Seu Figuerinha*, personagem de um seriado popular transmitido pela Rede Globo. Na campanha da Prefeitura, que foi vinculada em televisão e rádios de Florianópolis, *Seu Figuerinha* elogiava o transporte coletivo de Florianópolis, ressaltando suas vantagens e avanços²⁹. Em resposta a

²⁸<http://site.sintraturb.com.br/2011/12/06/224/> acessado em 30/04/2014.

²⁹Esses vídeos podem ser encontrados nos Anexos I (CD) e também nos endereços eletrônicos: <http://www.youtube.com/watch?v=4lgWyCstS6k>, <http://www.youtube.com/watch?v=xE2ufhjv0IY>, <http://www.youtube.com/watch?v=NQIC7xlgxVI> – acessados em 01/05/2014.

campanha da PMF, o SINTRATURB fez uma nova peça publicitária que foi ao ar em algumas rádios locais e utilizava a voz da personagem *Marinete*, que atuava no mesmo seriado da Rede Globo como empregada do *Seu Figuerinha*, uma alusão direta entre as diferentes perspectivas de trabalhadores e patrões³⁰.

Ainda em 2009 houve também novo ataque aos postos de trabalho dos cobradores, apoiado na argumentação de que a eliminação desses empregos e a substituição por catracas eletrônicas poderiam baratear os custos da tarifa. No mesmo ano, foi deflagrada uma greve que durou dois dias e, por algumas dificuldades, o SINTRATURB acabou encerrando a greve sem nenhuma conquista concreta. Entretanto, no mesmo ano, conseguiram organizar uma nova greve que durou mais três dias, proporcionando conquistas importantes para a categoria. Já em 2010 e 2011, os reflexos da forte greve de 2009 foram sentidos e o SINTRATURB não precisou entrar em greve para conquistar bons acordos para a categoria, organizando apenas paralisações pontuais nestes anos.

Ao final desta edição do Rodão, são ressaltados alguns benefícios para a categoria que foram conquistadas pela luta desses trabalhadores, reforçando a ideia de que nada foi dado pelos patrões de bom grado, mas sim fruto da própria organização desses trabalhadores.

Patrões nunca deram nada, fomos nós que conquistamos!

- Jornadas menores,
- Vale alimentação para todos e todas, com valores igualitários e pagos também nas férias,
- Serviço médico e odontológico do SEST/SENAT,
- Biênio (2% para cada 2 anos trabalhados na mesma empresa),
- PLR – Participação nos Lucros e Resultados equivalentes a 30% do piso salarial por semestre,
- Intervalos menores, de 30 a 60 minutos,
- 2 avisos para quem tem mais de 5 anos na mesma empresa,
- Hora extra de 63%, quando pela lei é 50%,
- Respeito dos patrões e da sociedade,
- Caixa suficiente para sustentar nossas lutas,
- Sede social acolhedora e cada vez melhor,
- Sede administrativa própria, decente e

³⁰ Áudios disponibilizados nos Anexos I (CD).

confortável para todos(as) nós,
-Infraestrutura necessária para a luta.
(SINTRATURB, RODÃO 188 – 15 anos).

3.2. Histórico das greves – RBS

A RBS no Jornal do Almoço de 11 de junho de 2013 transmitiu uma matéria³¹ de aproximadamente 03 minutos com uma retrospectiva dos 10 últimos anos de greves e paralisações no transporte coletivo da Grande Florianópolis. O apresentador Mário Mota abre a chamada para a matéria afirmando que as greves já entraram para o calendário da cidade. Afirmando que “ninguém se acostuma” com essa situação, o apresentador pergunta por que a justiça “não age com mais severidade, independente do sindicato”, referindo a medidas jurídicas que deveriam responsabilizar tanto sindicato dos trabalhadores como dos empresários.

A reportagem inicia com uma tela preta e o número 2002, indicando o ano da paralisação ou greve e na sequência, imagens correspondentes aos eventos dos anos mostrados. Diferentes anos vão passando na tela, de 2002 a 2013 com exceção de 2004, intercalando com imagens correspondentes a cada ano. A retrospectiva segue sem uma narração, resumindo a parte sonora a uma música agitada. As imagens aceleradas passam uma sensação de caos, eventos que tumultuam a cidade e ocasionam transtornos a população. Trabalhadores do transporte coletivo reunidos em assembleia, ônibus com vidros quebrados e pneus murchos, terminais vazios, pessoas esperando ônibus em filas enormes, vans lotadas, cadeirante esperando ônibus, usuários do transporte coletivo revoltados, pessoas passando mal no meio da multidão, guarda municipal, ônibus enfileirados trancando entrada do TICEN, sindicalistas trancando saída de ônibus nas garagens, e, por fim, votação em assembleia do SINTRATURB mostrando trabalhadores com os braços levantados votando a favor da greve.

A reportagem afirma que de 2002 até 2013 o sistema não havia parado apenas em 2004. Sendo contabilizados 09 dias de greve em 2006, 2009 e 2012 e mais de 121 horas de paralisação. A matéria diz que sempre que “a população ficou a pé” a justiça determinou que deveria haver uma porcentagem de ônibus circulando, pois se trataria de um serviço público essencial e que tanto os sindicatos dos trabalhadores

³¹Ver retrospectiva das greves aqui: <http://g1.globo.com/sc/santa-catarina/jornal-do-almoco/videos/t/edicoes/v/confira-uma-retrospectiva-das-recentes-greves-na-grande-florianopolis/2627871/> acessado em 23.06.2013.

como dos empresários descumpriam as ordens judiciais de manter uma frota mínima de ônibus operando. Indicam ainda que, apenas no ano de 2013, ambos os sindicatos já deviam um total de 600 mil reais em multas determinadas pela justiça do trabalho, sendo que desde 2009 esse valor já somaria um milhão de reais, que nunca foram pagos por que ainda estão tramitando na justiça.

A reportagem apresenta ainda o depoimento do desembargador do TRT Gilmar Cavalieri, responsável indicado pelo Ministério Público para intermediar as negociações entre trabalhadores e empresários do transporte coletivo. Ele explica os trâmites do processo judicial para cobrança de multas, e que é apresentado na reportagem como um processo demorado devido aos recursos impetrados pelos sindicatos. De acordo com a narrativa da matéria, a demora da justiça em obrigar o pagamento das multas faria com que o desembargador privilegiasse a negociação entre as partes para tentar por fim a greve de forma mais rápida.

Por fim, a reportagem finaliza com mais uma fala do desembargador Gilmar Cavalieri: "Outras questões mais complexas, poderíamos deixar pra depois na negociação, e o retorno do trabalho. O importante agora é nos retornamos com o serviço de transporte público." Logo na sequência aparece o depoimento de um desembargador aposentado do TRT, Antônio Carlos Chedid: "Se as penas fossem mantidas, fosse mais severas, executadas de imediato, se as pessoas respondessem até de uma outra forma, que a lei criasse uma outra resposta pra essas greves abusivas elas seriam minimizadas."

Vale ressaltar que o desembargador responsável pelo caso, Gilmar Cavalieri em nenhum momento afirma explicitamente que a demora na resolução do conflito se daria pela morosidade da justiça em cobrar as multas dos sindicatos. A reportagem é que nos indica esse caminho, finalizando com o depoimento de um desembargador aposentado que aparentemente não possui nenhum vínculo direto com o caso, apenas apresentando sua opinião de que, se houvesse mais agilidade da justiça em cobrar as multas, as paralisações do transporte coletivo seriam inibidas.

Essa reportagem já nos traz algumas indicações de como as greves e paralisações são retratadas nos meios de comunicação de massa. Percebemos que existe uma tendência de judicializar o conflito entre patrões e empregados. Nesse caso especificamente, cobrando uma atitude do poder judiciário como forma de reprimir através de sanções financeiras a paralisação do transporte coletivo. Apesar de a reportagem afirmar que a justiça deveria agir com mais severidade para ambos os

sindicatos, tanto o patronal quanto dos trabalhadores, parece que essa afirmação não condiz com a construção de toda narrativa da reportagem. A matéria coloca esse veículo midiático como uma espécie de porta-voz dos interesses da população, que seria a maior prejudicada com a greve. Em toda reportagem, a narrativa parece indicar que esse evento ocorreria por uma decisão intransigente dos trabalhadores do transporte coletivo organizados em um sindicato. E a culpa dos empresários do transporte coletivo parece apenas recair sobre eles no sentido de que não conseguem controlar seus funcionários. Porém, não existe nenhuma alusão a falta de vontade por parte dos patrões em ceder a algumas demandas dos trabalhadores, nem muito menos algum apontamento que questione a margem de lucro obtido por esses empresários que possuem uma concessão pública e prestam diariamente um serviço em que existem muitas reclamações. O poder concedente, a prefeitura de Florianópolis também não é citada em nenhum momento, como se não tivesse nenhuma responsabilidade sob esses conflitos, reforçando que eles deveriam ser tratados judicialmente.

3.3. Meios de comunicação de massa e democracia

Thompson (1998b) utiliza a expressão *comunicação de massa* para referir-se aos discursos midiáticos difundidos em larga escala pelas grandes empresas de comunicação, uma “produção institucionalizada e difusão generalizada de bens simbólicos através da fixação e transmissão de informação ou conteúdo simbólico” (THOMPSON, 1998b, p.32). Embora esse autor relacione a *comunicação de massa* com um processo de mercantilização dos conteúdos simbólicos, entendemos que o projeto de uma empresa de comunicação não se resume apenas a interesses econômicos, ligados à venda de notícias, mas também está diretamente imbricado na disputa por poder. Por *poder* entendemos não apenas uma categoria política relacionada à disputa por um aparato estatal, mas antes, um conjunto de relações sociais que está presente em todos os aspectos da vida em sociedade, possibilitando a capacidade de interferência nos rumos e acontecimentos em diferentes âmbitos da vida coletiva. Trata-se, portanto, da “capacidade de agir para alcançar os próprios objetivos ou interesses, a capacidade de intervir no curso dos acontecimentos e em suas consequências” (THOMPSON, 1998b, p.21). Nesse sentido, é preciso reconhecer o enorme poder que os meios de comunicação de massa têm a seu alcance. Em especial através dos programas televisivos que mobilizam diversos recursos tecnológicos e conseguem atingir um enorme número de telespectadores. Segundo

Liedtke (2006), a produção midiática, especificamente transmitida pela televisão é a principal forma de informação da população brasileira.

A mídia é o principal instrumento na formação do imaginário social, pois ela é a principal porta de entrada dos indivíduos para o cotidiano informativo. Isso se aplica principalmente à televisão, pois veremos adiante que ela representa a principal fonte de informação política para a maioria da população. Cerca de 80% do povo brasileiro utiliza a televisão como principal fonte de informações e entretenimento, estando acima de qualquer outra fonte alternativa de comunicação. Seus recursos informativos e estéticos são altamente persuasivos, interferindo em vários segmentos da vida em sociedade, seja na cultura, na política ou na economia, com consequências perceptíveis na esfera pública. (LIEDTKE, 2006, p.18)

Para ilustrar o alcance da televisão no cotidiano do brasileiro, abaixo temos um quadro que demonstra, a partir de dados do IBGE coletados na Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios(PNAD) de 2009, que 97,2% dos *domicílios particulares permanentemente urbanos* possuem um aparelho de TV em cores. Sendo que em Santa Catarina essa porcentagem chega a 98,3%.

Tabela nº 3: Acesso a alguns serviços e posse de alguns bens duráveis.

Grandes Regiões, Unidades da Federação e Regiões Metropolitanas	Domicílios particulares permanentes urbanos							
	Total (1 000 domicílios)	Proporção (%)						
		Por acesso a alguns serviços			Por posse de alguns bens duráveis			
		Ilumi- nação elétrica	Tele- fone fixo	Internet	Compu- tador	Gela- deira	Freezer	TV em cores
Sul	7 606	99,9	53,4	37,5	47,4	98,5	25,1	97,3
Paraná	2 950	99,9	56,0	36,8	46,1	98,3	16,5	96,3
Região Metropolitana de Curitiba	2 929	99,9	56,2	36,9	46,2	98,3	16,5	96,3
Santa Catarina	1 642	99,9	58,0	42,0	52,4	99,2	35,4	98,3
Rio Grande do Sul	3 015	99,9	48,5	35,8	45,9	98,4	27,9	97,9
Região Metropolitana de Porto Alegre	2 915	99,9	48,9	36,1	46,1	98,4	27,7	97,9

Fonte: IBGE, Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios 2009.

Segundo uma matéria publicada pela revista Carta Capital³², escrita com base na pesquisa desenvolvida pela Vox Populi, 55% das pessoas entrevistadas utiliza a televisão em busca de informações, sendo que apenas 12% em sites e 7% em jornais e revistas. De todos os entrevistados 42% não acessavam internet. Frente a esses dados, fica evidente que a televisão ainda ocupa um papel central na vida dos brasileiros, sendo sua principal, e muitas vezes única, fonte de informação. Evidencia-se então a fenomenal importância dos telejornais para a formação de opinião.

3.4. Concentração dos meios de comunicação no Brasil

Considerando então que grande parte da população obtém informações sobre os acontecimentos – tanto os que ocorrem bem próximos a sua realidade, quanto os mais longínquos – através dos meios de comunicação de massa, é necessário problematizar a concentração dessas ferramentas. Isso porque essa característica, de extrema concentração, impede que haja uma diversidade de vozes narrando diferentes acontecimentos. Se, por um lado, existe o direito constitucional da liberdade de expressão, por outro lado a grande concentração dos meios de comunicação nas mãos de poucos grupos empresariais atrapalha a operacionalização desse direito, uma vez que exclui a participação de parcelas da sociedade historicamente marginalizadas desse processo (LIMA, 2012). Esse processo de concentração dos meios de comunicação não ocorre apenas no Brasil. Para Denis de Moraes (2013) nas últimas décadas houve em toda América Latina uma acentuação da concentração dos meios de comunicação. Mesmo com o crescimento de novas tecnologias para comunicação, que poderiam funcionar como potenciais democratizadores, esse autor argumenta que elas continuam concentradas nas mãos de poucas corporações:

³²Matéria encontrada em <http://www.cartacapital.com.br/politica/internet-e-a-segunda-principal-fonte-de-informacao-sobre-politica-8912.html> acessado em 03/05/2014. A pesquisa foi realizada entre 13 e 15 de fevereiro de 2014 ouvindo 2201 eleitores de 161 municípios em todas as regiões do país. Sendo que a margem de erro foi de 2,1 pontos percentuais para mais ou para menos.

As últimas décadas acentuaram, no Brasil e na América Latina, o traço histórico de concentração da expressiva parcela dos meios de comunicação nas mãos de um reduzido número de megagrupos. A moldura de concentração prospera em meio à digitalização de sistemas, redes e plataformas de produção, transmissão e recepção de dados, imagens e sons. As infotelecomunicações (palavra que utilizo para designar a convergência tecnológica entre os setores de informática, telecomunicações e mídia) asseguram as condições objetivas para o crescimento exponencial da oferta de canais, produtos, serviços e conteúdos. Só que essa vocação expansiva se consolida sob controle, influência e lucratividade de poucas corporações, via de regra globais, ou nacionais e regionais em alianças estratégicas ou parcerias com gigantes transnacionais. (MORAES, 2013)

Assim como o transporte coletivo, os meios de comunicação também são concedidos pelo poder público a iniciativa privada através de concessões. Para Liedtke (2006), essas concessões foram dadas em forma de favores políticos. Durante o período da ditadura civil e militar os meios de comunicação tiveram um papel estratégico para dar suporte ao governo autoritário. Em 1968, além da instauração do AI-5, que entre outras medidas estabeleceu a censura nos meios de comunicação, foram criados também órgãos reguladores do setor, incluindo Ministério da Comunicação, responsáveis por controlar os processos de concessão. É nesse contexto de colaboração com a ditadura que surge, por exemplo, a Rede Globo, maior grupo de comunicação do país, tendo como carro chefe até hoje seu canal de televisão. Com capital norte-americano, recebido do grupo Time-life de forma ilegal, a Rede Globo inicia suas operações em 1965, um ano depois do golpe, e irá ser um importante suporte a manutenção do regime:

A televisão teve um papel fundamental nesse período, crescendo através da doutrina de integração e segurança nacional. A Rede Globo começou a transmitir em 1965, um ano após o golpe militar, em parceria com o regime ditatorial. O crescimento televisivo também foi um recurso estratégico para a expansão do capitalismo no

Brasil, atuando como agente de reprodução de capital, estimulando o consumismo através dos espaços publicitários. Prova disto é que o crescimento das redes de televisão esteve associado à formação dos grandes centros urbanos, criando-se emissoras conforme a concentração populacional. (LIEDTKE, 2006, p.131)

Mesmo com o fim da ditadura, não houve uma grande mudança na distribuição da propriedade dos meios de comunicação, sendo que a constituição de 1988 estabelece critérios para essas concessões. Porém, na prática, pouca coisa mudou e os meios de comunicação no Brasil continuam em propriedade de poucos grupos empresariais e familiares. No site do projeto Donos da mídia³³, temos um mapeamento de como estão distribuídos os meios de comunicação nos diferentes estados do país.³⁴ Destaque para a rede Globo³⁵ que agrega 340 veículos, contra 195 do SBT e 166 da Band. No Brasil, sete famílias controlam as redes

³³<http://donosdamidia.com.br/inicial>– Segundo consta no site do projeto “O Projeto Donos da Mídia reúne dados públicos e informações fornecidas pelos grupos de mídia para montar um panorama completo da mídia no Brasil. Aqui estão detalhadas diversas informações sobre os seguintes tipos de veículos: emissoras e retransmissoras de TV; rádios AM, FM, Comunitárias, OT e OC; operadoras de TV a cabo, MMDS e DTH; canais de TV por assinatura; e as principais revistas e jornais impressos”.

³⁴“No Brasil, o Sistema Central de Mídia é estruturado a partir das redes nacionais de televisão. Mais precisamente, os conglomerados que lideram as cinco maiores redes privadas (Globo, Band, SBT, Record e Rede TV!) controlam, direta e indiretamente, os principais veículos de comunicação no País.” - <http://donosdamidia.com.br/redes/tv>

³⁵“Maior rede de televisão em operação no Brasil, a Rede Globo encabeça o Sistema Central de Mídia nacional por vários motivos. Entre eles, sua contínua relação com empresas regionais de comunicação desde 1965. São 35 grupos que controlam, ao todo, 340 veículos. E sua influência é forte não apenas sobre o setor de TV. A relação com empresas em todos os estados permite que o conteúdo gerado pelos 69 veículos próprios do grupo carioca seja distribuído por um sistema que inclui outros 33 jornais, 52 rádios AM, 76 FMs, 11 OCs, 105 emissoras de TV, 27 revistas, 17 canais e 9 operadoras de TV paga. Além disso, a penetração de sua rede de televisão é reforçada por um sistema de retransmissão que inclui 3305 RTVs” - <http://donosdamidia.com.br/rede/4023>

nacionais de comunicação, emissoras de televisão, rádios, jornais de circulação nacional, portais e agências de notícias na internet³⁶.

3.4.1. Concentração da mídia em SC

Em Santa Catarina, o grupo RBS – filiado a Rede Globo – é proprietário de diversos jornais impressos, portais de notícias, rádios e canais de televisão, indicando uma forte concentração dos meios de comunicação no estado. É o maior grupo regional de mídia do Brasil, e se considerarmos apenas a propriedade direta de veículos de mídia, ele está em terceiro colocado no país, contando com 57 veículos dos mais variados meios, como televisão, rádio e jornais, TV por assinatura, internet³⁷. Em sua dissertação de mestrado na área de Administração, Juliano Lissoni faz uma análise da profissionalização do grupo RBS através de relações de família, propriedade e empresa entre o período de 1957 a 2005. Esse estudo nos ajuda a compreender que, mesmo com a mudança no perfil “familiar” para uma “profissionalização” dessa empresa, esse veículo de comunicação sempre esteve sob controle da família Sirotsky, que em 1979 inicia as transmissões da primeira emissora da RBS SC em Florianópolis. Aguiar (2006) resume bem como o sistema de comunicação brasileiro está distribuído entre poucas famílias e suas ligações com as elites políticas locais:

Em suma, ao lado da concentração da propriedade, duas outras características que tem historicamente identificado o sistema brasileiro de comunicações, é a presença dominante de grupos familiares e a vinculação com as elites políticas locais e regionais. Os principais grupos familiares de comunicações no Brasil são: a família Marinho das Organizações Globo; a família Civita (Grupo Abril); a família Mesquita (Grupo O Estado de São Paulo), a família Frias (Grupo Folha da Manhã, que edita o jornal Folha de São Paulo), a família Sirotsky (Grupo RBS, dona do jornal Zero Hora), a família Saad (Bandeirantes); a família Abravanel/Sílvio Santos (Grupo Sílvio Santos –

³⁶Dados retirados da revista MídiaComDemocracia – Revista do Fórum Nacional pela Democratização da Comunicação de Dezembro de 2012 – nº13, que pode ser consultada em <http://fndc.org.br/publicacoes/revista-midia-com-democracia/>. Acessado em 7 dezembro de 2013.

³⁷ <http://donosdamidia.com.br/grupo/21409>

SBT), a família Daou (TV do Amazonas), e a família Câmara (TV Anhanguera). (AGUIAR, 2006, p.49)

Mesmo a concentração dos meios de comunicação sendo regra em todo país, no caso da RBS vale destacar que a propriedade de diferentes veículos de comunicação por parte dessa empresa é tão intenso que foi inclusive objeto de questionamento por parte do Ministério Público do Rio Grande do Sul com o intuito de verificar se a RBS estava monopolizando o mercado naquele estado³⁸. Em Santa Catarina esse grupo é dono das rádios Atlântida, CBN, Itapema FM. Possui os jornais: Diário Catarinense, Hora de Santa Catarina, A Notícia, Jornal de Santa Catarina e o portal da web Clicrbs. Além dos canais de televisão RBS e TV Com.

3.5. Associativismo popular, luta em prol da democratização da comunicação e a Imprensa Sindical

A situação de monopólio no setor da comunicação não passa despercebida pela sociedade civil. O sintoma disso é a existência de inúmeras iniciativas e articulações que buscam questionar a concentração dos meios de comunicação. Esse tipo de iniciativa se articula em vários sentidos. Algumas organizações são focadas na luta por uma maior regulamentação do próprio conteúdo transmitido pela TV aberta. Incluem-se aí, por exemplo, os movimentos feministas que lutam por um maior controle público sob a exploração da imagem do corpo feminino na televisão e peças publicitárias. Na mesma linha encontramos iniciativas do movimento negro e das organizações de proteção à infância, assim como entidades ligadas a promoção dos direitos humanos.

Existem também entidades da sociedade civil que se organizam para demandar mudanças legislativas que possibilitem um processo mais amplo de democratização da comunicação, através da quebra dos monopólios atuais. Esse é o caso do MDC. Segundo Souza (1996) o MDC – Movimento pela Democratização da Comunicação no Brasil surgiu paralelamente a campanha das diretas já e com o processo de abertura política no país. Durante a década de oitenta ocorreram diversas

³⁸Reportagem de 2009
http://www.cartamaior.com.br/detalheImprimir.cfm?conteudo_id=15364&flag_destaque_longo_curto=C acessada em 27/07/2014.

tentativas de organizar frentes para lutar pela democratização dos meios de comunicação, inclusive com o objetivo de pautar o processo de construção da nova constituição. Porém a maior parte das propostas para garantir a democratização dos meios de comunicação não foi aprovada no texto final. Após a constituinte, há uma desarticulação do movimento, que tentará se reorganizar a partir dos 90 com o FNDC – Fórum Nacional pela Democratização da Comunicação que abrangia toda uma rede de movimentos sociais preocupados com a temática. (SOUZA, 1996).

É visível que as articulações em prol da democratização da mídia ainda avançaram muito pouco no processo de ruptura com os monopólios. Nessa arena, qualquer medida mínima que pretenda rever a situação é enfrentada com severidade pelos grandes grupos de comunicação. Um exemplo disso é a campanha que essas empresas fizeram em repúdio a *Lei de Medios* aprovada no país vizinho, a Argentina. A lei argentina propõe que as concessões sejam distribuídas igualmente entre Estado, empresas e sociedade civil. Não é uma medida que provoca grandes rupturas, mas foi o suficiente para que a mídia brasileira a taxasse de “censura”.

Em Santa Catarina também existe uma articulação em torno da democratização dos meios de comunicação. Aguiar (2014) ao estudar o associativismo civil e a mídia em Santa Catarina ressalta a importância de perceber como as redes formadas por movimentos sociais e organizações da sociedade civil podem auxiliar nesse processo de democratização dos meios de comunicação. Em sua pesquisa mapeou quatro diferentes grupos que trabalham nesse âmbito em Santa Catarina, sendo eles: Associação Brasileira de Vídeo Popular (ABVP), Associação Fundação Democracia e Comunicação Adelmo Genro Filho, ONG Diálogo – Cultura e Comunicação e FNDC seção de SC (CDCSC). Identificou ainda dentro dessas organizações a participação de diferentes grupos como Universidades, Sindicatos e movimentos sociais.

Nessa perspectiva, entendemos que os movimentos sociais e sindicatos há muito perceberam que enfrentam dificuldades para pautar suas discussões de forma satisfatória nos meios de comunicação de massa. Por isso, existe uma forma mais imediata e emergencial de combate ao monopólio dos meios de comunicação que ocorre através da criação direta de meios de alternativos que possam transmitir a população informações através das perspectivas dos movimentos

sociais, sem a necessidade de mediação das empresas de comunicação. Esse é o caso da mídia livre³⁹ e também da imprensa sindical.

Com o reconhecimento que a luta de classes não ocorre apenas no campo econômico, mas é também uma disputa no campo simbólico, os movimentos sociais e sindicatos historicamente buscaram construir seus próprios meios de comunicação para trocarem informações entre si e com o público em geral. Kucinski identifica esse movimento com a ideia de *Imprensa Alternativa*, a qual define como:

Um movimento de base jornalística, cuja reivindicação específica é a de praticar um determinado tipo de jornalismo possível apenas fora do mercado convencional... Nesses jornais basistas a prática jornalística a ser alcançada é o seu próprio fim, sendo a transformação da sociedade um de seus valores referenciais. Prática que se apoia nos movimentos sociais e enfatiza a “contrainformação”, como a informação que é negada do povo por parte da imprensa dominante (KUCINSKI, 2001, p.86).

Por isso abordaremos no próximo item como a greve dos trabalhadores do transporte coletivo foi abordada nos veículos de comunicação interna do SINTRATURB através do Jornal *Rodão*.

3.5.1. A Imprensa Sindical do SINTRATURB.

“Nosso jornal não é para embalar peixe”
SINTRATURB.

Essa era a chamada de umas das matérias do jornal *Rodão* de 2012, onde a diretoria tenta explicar qual a função dos jornais do sindicato. A matéria inicia questionando como seis diretores sindicais liberados conseguiriam informar e debater com uma base de seis mil trabalhadores e trabalhadoras. Descreve ainda, de forma resumida as

³⁹Uma discussão mais elaborada sobre a mídia independente pode ser encontrada na dissertação de mestrado de Carlos André dos Santos que busca analisar a participação da juventude no Centro de Mídia Independente. Esse trabalho pode ser encontrado em <http://brasil.indymedia.org/media/2011/03/487626.pdf>, acessado em 29/07/2014.

atividades que precisam ser desenvolvidas por esses diretores e que parte considerável das mensalidades do sindicato era usada para a confecção desse material e que muitas vezes ao andar pelos terminais os diretores do SINTRATURB viam os jornais em tudo quanto era lugar menos nas mãos dos trabalhadores. Dessa forma o sindicato tentava debater com a categoria a importância de eles se manterem informados para lutar contra a exploração dos patrões.

O SINTRATURB, como já mencionado acima, conta com dois veículos de comunicação impressa: o *Jornal do Ônibus* e o *Rodão*. Para esta pesquisa utilizaremos como fonte os jornais *Rodão* do ano de 2012. Essa publicação conta com a tiragem de 3.000 exemplares por edição e no período que irá ser analisado foram utilizadas 19 edições. Escolhemos trabalhar apenas com o jornal *Rodão* com o intuito de priorizar a percepção de como a greve era tratada internamente dentro da categoria.

O *Rodão* possui certa estrutura que se manteve durante todas as edições. Uma coluna de humor chamada "Manel e Morcego", uma parte direcionada a questões jurídicas, matérias de opinião, uma seção de pequenas notas com informações para categoria (chamada de curtas), além de outras reportagens sobre assuntos diversos. A linguagem é objetiva e em muitos momentos são usadas expressões coloquiais. É interessante perceber como certos temas são abordados de forma criativa, direta e que problematizam questões polêmicas. Um exemplo bastante ilustrativo dessa forma pode ser encontrado em uma edição mais antiga do jornal *O Rodão* de junho de 2008, que embora escape do ano da greve a ser aqui analisada, citaremos brevemente para melhor exemplificar uma característica que acreditamos ser marcante na comunicação interna desses trabalhadores. Para criticar os trabalhadores que furavam greve e eram contrários as práticas do sindicato, no jornal *O Rodão* aqueles trabalhadores que não participavam das atividades do sindicato foram apelidados de *Chupim Patronalis*, uma referência à ave que coloca seus ovos nos ninhos de outros pássaros para não ter o trabalho de chocar e alimentar seus filhotes.

Tem um tipo de Chupim que fala. É o Chupim PATRONALIS, ele vive em garagens e terminais de ônibus. Esse tipo de Chupim tem aspecto humano e até dirige ônibus, cobra na catraca e, principalmente, tem cargo de chefia. O "Chupim Patronalis" é daquele tipo que NÃO SE FILIA no sindicato e NÃO PAGA MENSALIDADE, é

daquele tipo que NÃO VAI EM ASSEMBLÉIA, não participa da lutas...O “Chupim Patronalis” explora a luta e as conquistas de outros trabalhadores para criar sua família.(RODÃO, Junho 2008)

Voltando a análise dos jornais *Rodão* de 22012, apesar de identificarmos uma diversidade grande de temas discutidos neste veículo, resgataremos a partir daqui os pontos mais relevantes para a nossa discussão, priorizando as passagens e materiais que tratam de forma mais direta da organização da campanha salarial deste ano.

Com base no material coletado, percebemos que, já nos primeiros dias de 2012, o SINTRATURB lançava os debates iniciais sobre a campanha salarial relativa ao período 2012/2013. No primeiro *Rodão* do ano (n.191 – janeiro 2012) consta a seguinte chamada: “Assembleias locais abrem campanha Salarial 2012/2013: Ao todo, sindicato vai realizar 10 assembleias, uma por empresa, para debater nossa luta em 2012. Primeira reunião ocorreu com companheiros da Imperatriz, no dia 12 de janeiro.” (SINTRATURB, 2012). Percebemos que o tom das chamadas relacionadas à campanha é sempre no intuito de convocar os trabalhadores do transporte coletivo a participarem ativamente das discussões da categoria. Existe também o informe que, durante o ano, o sindicato passaria a realizar assembleias por locais de trabalho/empresas.

No segundo número de 2012, *O Rodão* 192 continua tentando incentivar a ideia de participação ativa da categoria através de um questionário a ser respondido pelos trabalhadores e trabalhadoras com intuito de melhor perceber as demandas da base para a campanha salarial 2012/2013. Na chamada de capa lia-se: “Queremos saber o que você pensa sobre nossa campanha salarial” com o subtítulo: “Questionário com 25 perguntas vai servir para que sindicato saiba o que a categoria está pensando sobre o nosso futuro, sobre o nosso jornal e outros temas. Responda e ajude a construir nossa luta!” (SINTRATURB, 2012). Outra matéria ainda questiona a falta de participação dos trabalhadores nas assembleias por local de trabalho: “Cadê os companheiros nas assembleias da categoria?” (SINTRATURB, 2012).

No *Rodão* 194, de fevereiro de 2012, é debatida exaustivamente a diminuição da jornada de trabalho de seis horas e quarenta minutos para seis horas. A chamada anunciava “A verdade sobre a jornada de 6 horas: Sindicato mostra os números de como ficaria a nossa vida caso existisse

apenas a jornada de seis horas na categoria A pergunta é: o que a categoria quer da nossa campanha salarial 2012/2013?”(SINTRATURB, 2012). Seguindo essa narrativa, argumentam que os patrões usam pressupostos mentirosos para justificar a não adoção da jornada de seis horas, que a categoria deve estar unida para os embates da campanha salarial e, por fim, fazem a chamada para a base comparecer na assembleia que ocorreria no dia 28 de fevereiro de 2012. Mais uma vez, a falta de participação nas assembleias por local de trabalho é pautada e o jornal alerta que, se os trabalhadores não comparecerem em número expressivo para discutir a campanha salarial, o sindicato não entregaria a pauta de reivindicações aos patrões.

Mesmo com as chamadas e o apelo ao comparecimento da categoria na assembleia do dia 28 de fevereiro de 2012, menos de mil trabalhadores compareceram ao evento. Esse fato levou o sindicato a publicar o Rodão 195 de março de 2012 com a chamada: “Assembleia no dia 21 de março vai decidir nossa campanha salarial: Assembleia do dia 28 reuniu menos de mil pessoas. Sindicato vai chamar nova assembleia. Se não der quórum, não vamos encaminhar a campanha salarial”(SINTRATURB, 2012). Além da argumentação política para o convencimento dos trabalhadores, o sindicato afirma que 14 mil reais tinham sido jogados no lixo, pois as assembleias necessitam de uma estrutura mínima para ocorrer, e essa estrutura tinha um custo financeiro e que não estavam sendo bem aproveitadas devido à baixa participação dos trabalhadores.

Após todos esses apelos a pauta de reivindicações é entregue e aumenta a participação da categoria na campanha. No jornal 199 de Maio de 2012 é feito a chamada para a assembleia geral extraordinária a acontecer no dia 23/05/2012 e informa-se como estavam as negociações com os patrões até aquele momento. Além disso, vale ressaltar que com o intuito de dar mais visibilidade e transparência ao processo de negociação entre patrões e empregados, o SINTRATURB havia decidido que nas mesas de negociação seriam compostas, além dos diretores do sindicato e dos representantes das empresas, também por trabalhadores da categoria que poderiam observar de dentro esse processo:

No começo, os patrões mostraram sua intransigência e não aceitaram a entrada dos observadores da categoria nas rodadas de negociação, como foi aprovado em nossas assembleias. O objetivo do Sintraturb era mostrar

para a categoria como funciona um processo de negociação. Um caminho alternativo foi encontrado para a comissão de observadores: foi aprovado que as negociações serão abertas a qualquer membro da categoria ou da comunidade. Na primeira negociação aberta ao público, participaram apenas dois trabalhadores, um da Insular, e outro da Jotur. Também compareceram membros do Movimento Passe Livre. No encontro, os patrões declararam ser contra a jornada de seis horas e não aceitavam discutir o plano de saúde. Na prática, os patrões escreveram que querem manter tudo como está, e conceder um aumentinho de salário e no vale-alimentação. (SINTRATURB, 2012)

A edição seguinte do Rodão, de número 200, sai após o fim da greve já com um balanço da campanha. Publicado em junho de 2012 estampava a seguinte chamada:

200 Motivos para comemorar: Greve dos trabalhadores do transporte conquista redução parcial da Jornada de trabalho, rumo às seis horas para toda a categoria. Vitória histórica coincide com outro momento muito importante: as duzentas edições de O Rodão, o jornal que leva até você as informações da nossa luta e da nossa vida. (SINTRATURB, 2012).

Em avaliação sobre a greve, o sindicato dos trabalhadores aponta as principais conquistas, afirmando que a redução da jornada de trabalho, ainda que parcial, é uma grande vitória da categoria. Isso porque, já no mesmo ano de 2012 seriam reduzidos dez minutos por dia da jornada de trabalho que passaria então há ter uma hora a menos por semana. Essa redução era também uma forma de valorizar a hora trabalhada. Segundo o acordo ainda, no ano de 2013 deveria ocorrer outra redução da jornada de trabalho em igual período, passando a completar então uma diminuição de vinte minutos diários. Além disso, outra importante conquista apontada no jornal era relativa ao ganho real no auxílio-alimentação e as diversas cláusulas que ajudariam a melhorar as condições de trabalho. Por fim, elogiam a participação da categoria durante os dias de greve, o que havia mudado do início da campanha, onde os trabalhadores estavam apresentando uma baixa participação nas

assembleias. Para o SINTRATURB isso era uma grande demonstração de força e valorizava ainda mais as conquistas. Por fim, a edição ressalta como positivo uma participação feminina mais expressiva e que havia aparecido mais pessoas dispostas a falar ao microfone durante as atividades do sindicato, além de responderem a respeito da determinação do Ministério do Trabalho sobre a frota mínima:

Instituição propôs medidas draconianas para acabar com a greve no transporte.

MPT propôs que caso a determinação de frota mínima não fosse cumprida: “a Justiça deveria congelar as contas do sindicato, convocar os trabalhadores para retornarem da greve e demitir 10% da categoria entre aqueles que não retornassem ao trabalho, incluindo aí, os que possuem estabilidade garantida pela lei, como dirigentes sindicais e cipeiros. Além disso, o pedido triplicava a multa pelo descumprimento da frota mínima de R\$ 100 mil para R\$ 300 mil reais. (SINTRATURB, 2012).

Os pontos acima abordados tem um caráter mais descritivo com o objetivo de apresentar os principais temas abordados no jornal *O Rodão* durante o ano de 2012. Escolhemos aqui descrever apenas as partes que estavam mais diretamente relacionados com as negociações do Acordo Coletivo de Trabalho para 2012/2013 e que culminou em greve. Optamos por esse enfoque mais descritivo pois acreditamos que através desse material podemos ter uma melhor percepção das discussões dentro da categoria sobre a greve e a avaliação desse processo por parte do SINTRATURB. Pensamos que esses elementos são importantes para contrastarmos com a abordagem dos jornais da RBS que analisaremos no Capítulo 4.

Isso porque nos momentos de greve dos trabalhadores do transporte coletivo, os conflitos entre patrões e empregados ganham mais visibilidade e torna-se mais evidente a elaboração de diferentes discursos acerca desse antagonismo. Colocado em primeiro plano nesses momentos, tal antagonismo não pode ser escondido. Inicia-se então um embate no campo simbólico que determina a forma com que esses conflitos serão representados – e é nessa disputa ideológica que os meios de comunicação desempenham um importante papel. A narrativa dos meios de comunicação de massa tem uma poderosa influência sobre

quais temas entrarão nos debates públicos, agendando não somente o que será discutido, mas também como serão discutidos e sob quais argumentos e dados serão justificados determinados assuntos. O que nos remete a ideia do agendamento, o qual pretendemos aqui trabalhar, para auxiliar em nossa análise. Ao discutir a capacidade dos meios de comunicação em agendar certos debates, é importante também perceber como esses debates são abordados.

3.5.2. Embates no campo midiático – Agendamento, enquadramento e ideologia

Ao pesquisar a relação da mídia com a política contemporânea, Paulo Liedtke analisa o período de 2003 a 2006 do governo Lula para perceber a centralidade da mídia nos debates da ciência política. Ele utiliza a teoria do agendamento (*agenda-setting*) “para compreender o poder da mídia em pautar temas na sociedade e sua repercussão sobre as ações de determinados agentes sociais, principalmente no campo político” (LIEDTKE, 2006, p.60) Esse autor percebe na produção midiática o principal instrumento de mediação entre o Estado e a sociedade. Essa mediação ocorre em dois movimentos complementares e conflitantes, onde o governo pauta notícias a serem veiculadas nos meios de comunicação, mas também, os meios de comunicação demandam respostas e ações governamentais. Embora esta pesquisa não esteja exatamente situada no âmbito da ciência política, acredito que movimento parecido ocorre com as greves dos trabalhadores do transporte coletivo. Quando esses trabalhadores decidem cruzar os braços, o impacto na cidade é tão intenso que os meios de comunicação locais são obrigados a noticiar esse acontecimento. Por outro lado, esses meios de comunicação além de construírem uma narrativa sobre o ocorrido, buscam mediar esse conflito e inclusive cobrar ações por parte do poder público enquanto órgão concedente e principalmente dos órgãos da Justiça como forma de coibir e reprimir os movimentos grevistas. Essa mediação não ocorre de forma neutra e imparcial, essas narrativas estão carregadas de conteúdos ideológicos, ajudam a construir realidades e disputam a representação dos acontecimentos de acordo com seus interesses de classe e políticos.

Itamar Aguiar (2001) ao estudar *A ação da mídia na privatização do BESC*, analisou como as notícias veiculadas nos jornais do Grupo RBS de comunicação auxiliavam a pôr em dúvida a credibilidade do BESC e assim justificar sua privatização. Ele percebe na mídia também um papel ativo e não neutro dentro do cenário político:

Os meios de comunicação de massa passam a desempenhar, nas sociedades de massa, papel relevante, como sujeito ativo da arena política. Esse papel é de ator, de pleiteante, de interveniente. São o novo espaço da “polis”, com pensamento próprio, com projeto próprio. Isto é, os meios de comunicação de massa de há muito renunciaram ao antigo papel de responsáveis, mais ou menos isentos, pela intermediação entre a sociedade e o Estado, entre política e a cultura (AGUIAR, 2001, p. 116).

Reconhecendo esse papel político e de classe dos grupos midiáticos, é importante compreender minimamente como ocorre essa mediação entre as agendas midiáticas e a agenda pública. Para além de pautar quais temáticas serão passíveis de debate público, a própria *opinião pública* sobre esse debate é também fortemente moldada pelas notícias veiculadas por essas empresas de comunicação. Ou seja, os meios de comunicação em massa além de escolherem o que vira notícia, definem também como apresentam essa notícia de forma a construir narrativas que indicam o que e como devemos pensar sobre determinado fato.

O agendamento é bastante mais do que a clássica asserção de que as notícias nos dizem *sobre o que é que devemos pensar*. As notícias dizem nos também *como devemos pensar sobre o que pensamos*. Tanto a seleção de objetos para atrair a atenção como a seleção dos enquadramentos para pensar sobre esses objetos são tarefas poderosas do agendamento. Centrais à agenda jornalística a ao seu diário de objetos – assuntos, personalidades, acontecimentos, etc. - são as perspectivas que os jornalistas, e consequentemente o público, adoptam para pensar sobre cada objeto (McCombs, 1992). Estas perspectivas dirigem a atenção para determinados atributos, desviando-as de outros. A expressão genérica para estas perspectivas jornalísticas é *valor noticioso*. Contudo, os objetos com valor noticioso são enquadrados das mais variadas maneiras. (TRAQUINA, 2000, p. 131).

O agendamento, o qual Liedtke (2006) também utiliza em sua tese, reconhece que para além de definir o que entrará nos debates públicos, os meios de comunicação de massa têm ainda o poder de influenciar quais aspectos e como serão discutidos determinado assunto. Através das diferentes maneiras de narrar e mostrar os acontecimentos, os meios de comunicação conseguem dar indicações ao público de como interpretar as notícias, auxiliando também a criação de interpretações mais ou menos predeterminadas. Poderíamos dizer então que o agendamento funciona como uma espécie de filtro, separando o que deve ser contado, e como deve ser contado, do que não vai ser contado. Esse processo não ocorre de forma mecânica e nem de uma maneira simplista. Reconhecemos uma forte orientação ideológica que guia a produção dessas notícias de forma que criem narrativas que auxiliem na “livre interpretação” dos fatos e na formação de uma “opinião pública”. Opinião esta que deve ser pautada na “livre interpretação” predeterminada e direcionada pelo enquadramento dado a determinada notícia e que estará em consonância com os interesses políticos e de classe dos grupos de comunicação responsáveis pela produção desse material.

Perseu Abramo, em *Padrões de manipulação na grande imprensa* (2003), descreve algumas técnicas utilizadas nas redações de grandes jornais para que as notícias ajudem a construir narrativas midiáticas que estejam de acordo com os interesses privados dos grupos que controlam os grandes meios de comunicação. Embora o termo *manipulação* deva ser problematizado, essa pesquisa parte do pressuposto de que existem diversas maneiras de relatar o mesmo acontecimento, que existem interesses privados na construção desses discursos e que os receptores dos discursos midiáticos não recebem as mensagens apenas de forma passiva, mas possuem também papel ativo no processo. Bakhtin afirmava que o leitor pode se posicionar de diferentes maneiras em relação a um discurso.

Segundo este filósofo, toda compreensão de um texto, falado ou escrito, implica uma *responsividade* e, conseqüentemente, em um juízo de valor. O que isto quer dizer é que, ao se apropriar de um determinado texto, o leitor se posiciona em relação a ele, por meio de atitudes distintas: pode concordar ou não, pode adaptá-lo, pode acrescentar ou retirar informações, pode exaltá-lo... Ou seja, sua reação consiste numa

resposta, o que caracteriza uma *compreensão responsiva ativa*. (MAGALHÃES, 2007, p.210)

Embora o receptor das mensagens jornalísticas tenha essa *responsividade*, e compreendemos a importância dessa ressalva, reconhecemos também que essa resposta está de certa forma limitada ao subsídio que ele possui sobre o assunto e que lhe foi informado pelo emissor da mensagem. Nesse sentido a ideologia entra como um conceito fundamental para o enriquecimento de nosso debate. Hamilton Octávio de Souza, no prefácio do livro *Padrões de manipulação na grande imprensa*, ao citar Perseu Abramo, afirma que este autor acreditava que a atividade do jornalismo somente pode ser entendida “como categoria política, como instrumento de propagação ideológica de grupos, setores e classes sociais” (ABRAMO, 2003, p.17).

Por sua histórica centralidade nos debates políticos e intelectuais, *ideologia* é um conceito cujo significado está constantemente em disputa. Portanto, é preciso que a pesquisa parta de uma definição mínima sobre o termo. Compreendemos que a ideologia não pode ser devidamente entendida se desconsiderarmos os antagonismos de classe, e é dentro dessa oposição que deveremos defini-la. Em *Ideologia Alemã* (2007) Marx e Engels afirmam que “as ideias da classe dominante são, em cada época, as ideias dominantes, isto é, a classe que é força *material* dominante da sociedade é, ao mesmo tempo, sua força *espiritual* dominante.” (p.47). Nesse sentido, não se trata de ter a ideologia como um mero falseamento do real, mas antes, como um instrumento que pode ocultar ou enaltecer certas características e fatos da vida social de forma a reforçar ou contradizer ideias de acordo com os interesses de classe daqueles que controlam os meios para a reprodução material da vida. Por isso insistimos na centralidade da *luta de classes* para definirmos tal conceito, que muitas vezes opera no próprio sentido de ocultamento dos antagonismos de classe. No campo discursivo, esse entendimento é essencial para analisarmos a produção midiática dos grandes veículos de comunicação de massa que, sob a ideia de neutralidade e imparcialidade, tenta universalizar seus interesses particulares.

(...) a ideologia não é ilusão nem superstição religiosa de indivíduos mal-orientados, mas uma forma específica de consciência social, materialmente ancorada e sustentada. Como tal, não pode ser superada nas *sociedades de classes*.

Sua persistência se deve ao fato de ela ser constituída objetivamente (e constantemente reconstituída) como *consciência prática inevitável das sociedades de classe*, relacionada com a articulação de conjuntos de valores e estratégias rivais que tentam controlar o metabolismo social em todos os seus principais aspectos. (MÉSZÁROS, 2004, p. 65)

Ou seja, o caráter ideológico dos meios de comunicação em massa se daria exatamente pela forma como a construção desses discursos privilegia certos acontecimentos e formas de narrativas de maneira a construir versões de fatos ocorridos, visando reforçar uma perspectiva de classe. A ideologia ajuda então a fornecer as informações dos fatos jornalísticos de uma forma que auxiliem aos telespectadores a não tirarem conclusões ou interpretações próprias que possam questionar radicalmente sua perspectiva de classe e de manutenção do status quo.

Capítulo 4. A cobertura midiática sobre as greves do SINTRATURB

Seguindo a metodologia proposta no capítulo introdutório, desenvolvemos referenciais de codificação para analisar o material coletado. Essa codificação foi construída com base em uma observação previa do material, mas sofreu também adaptações conforme as necessidades apresentadas pelas estruturas narrativas que foram sendo descobertas nas reportagens e demandavam novas categorizações. Com base nisso, construímos a tabela abaixo para desenvolver a pesquisa e que detalharemos na sequência do texto.

Quadro nº 1 - Referenciais de codificação.

Eixos Centrais	Eixos Específicos	Eixos Detalhados
A Descrição Narrativa (Greve)	1) Jurídico/legal	a) Frota mínima b) Delimitação do direito de greve c) População d) Trânsito e) Transporte alternativo f) Causas do conflito/Negociações/Reflexos
	2) Problema/Transtorno	
	3) Evento a ser informado/Mediado	
B Responsabilidade/ Explicação	1) Trabalhadores Transporte Coletivo/SINTRATURB	a) Intransigência/Desacordo/Descumprimento b) Direito do trabalhador/Meio para garantir conquistas c) Forma de pressionar d) Resposta a questionamento e) Falta de políticas públicas f) Demandas excessivas dos trabalhadores g) Falta de medidas repressivas/legais
	2) SETUF/Empresários	
	3) PMF	

C Afeta/ Prejudica	1) Outros trabalhadores/Usuários	a) Direito de ir e vir b) Perda de compromisso c) Economia (Prejuízo ou lucro) d) Dia de trabalho
	2) Empresários Transporte Coletivo.	
	3) Outros empresários/Empregadores	
	4) Economia geral	
D Resolução	1) (Aumento de) tarifa	
	2) Nova licitação	
	3) Punição	

Fonte: Elaborado pelo autor com base nas reportagens do Grupo RBS analisadas sobre a greve dos trabalhadores do transporte coletivo entre 28 a 30 de Maio de 2012.

Percebemos que o discurso midiático sobre a greve dos trabalhadores do transporte coletivo era tratada predominante através de quatro grandes eixos que estão interligados e foram separados, para fins analíticos, na primeira coluna com as letras maiúsculas A, B, C, D. Inicialmente identificamos uma descrição narrativa da greve (A) que buscava tratar desse evento, ora por um viés jurídico, ora como um problema e/ou transtorno ou como um evento a ser informado e/ou mediado. Além dessas características, procurava-se encontrar responsáveis pela situação e/ou mostrar a voz dos envolvidos no conflito (B). As reportagens sobre a greve buscavam ainda retratar como esse evento prejudicava e afetava (C) diversos setores da sociedade. E por fim, com menos frequência, davam-se indicações de meios para resolver a questão (D).

O que percebemos inicialmente é que a greve era retratada basicamente como um problema o qual os meios de comunicação deveriam informar a população sobre, relatar o que estava acontecendo e também mediar esse conflito. Além disso, esse problema precisaria ser solucionado ou debatido através de um viés jurídico/legal. Dessa forma foram estabelecidas três codificações relacionadas à (A) *Descrição narrativa da greve*, sendo identificadas com as seguintes numerações: (A1) *Jurídico/legal*, (A2) *Problema/transtorno* e (A3) *Evento a ser mediado/informado*. Esses três aspectos nas reportagens analisadas apareciam de diferentes formas, e por isso sentimos a necessidade de subdividir os mesmos em: (a) *Frota mínima*, (b) *Delimitação do direito de greve*, (c) *População*, (d) *Trânsito*, (e) *Transporte alternativo*, (f) *Causas do conflito/ Negociações/ Reflexo*.

Em um segundo momento, observamos que existia uma tendência de, por um lado, responsabilizar alguma das partes envolvidas no conflito pela greve e, por outro lado dar-lhes voz para que expressassem seu ponto de vista. Por isso, no referencial (B)*Responsabilidade/Explicação*, separamos em três grupos, sendo (B1) *Trabalhadores do transporte coletivo*)/(SINTRATURB,(B2) *SETUF/Empresários e* (B3) *PMF(Prefeitura Municipal de Florianópolis)*. Embora nesse ponto haja certa diversidade de tentativas de responsabilização pela greve, assim também como uma diversidade de discursos das diferentes vozes ouvidas pelas reportagens, identificamos sete códigos para catalogar as especificidades desses discursos, sendo: (a)*Intransigência/Desacordo/Descumprimento*, (b)*Direito do trabalhador/Meio para garantir conquistas*, (c) *Forma de pressionar*, (d) *Resposta a questionamento*, (e)*Falta de políticas públicas*, (f)*Demandas excessivas dos trabalhadores e* (g)*Falta de medidas repressivas/Legais*.

Vale ressaltar que optamos por não incluir os usuários do transporte em (B) por percebemos que esses atores aparecem nas narrativas midiáticas apenas como a parte prejudicada pela greve, sendo essa categoria contemplada no terceiro grupo, o qual corresponde aos discursos que pretendem mostrar os setores diretamente afetados e prejudicados pela greve dos trabalhadores. O grupo (C) *Afeta / prejudica* então seria representado por (C1)*Outros trabalhadores/Usuários*, (C2)*Empresários transporte coletivo*, (C3)*Outros empresários/Empregadores e* (C4) *Economia geral*. Sendo que, os discursos desses diferentes atores convergiam para mostrar como todos esses diferentes grupos sociais eram prejudicados pela greve. Esse discurso era apresentado em quatro diferentes formas, a qual identificamos por (a) *Direito de ir e vir*, (b) *Perda de compromissos*, (c) *Economia (Prejuízo ou lucro) e* (d) *Dia de trabalho*. Sendo que (b) *Perda de compromissos* estava sempre associada à ideia de perda de consultas ou exames médicos.

Por fim, percebemos ainda a necessidade de mais uma categorização que, embora aparecesse com menor frequência, faz referência aos momentos em que as reportagens debatiam de forma clara algumas propostas de resoluções para a greve e que necessariamente passavam por alterações no próprio sistema de transportes. A *resolução* (D) desse problema foi identificada de três diferentes formas, (D1)*Tarifa (Aumento ou diminuição)*, (D2)*Nova licitação e* (D3)*Punição*.

Através desses referenciais de codificação todas as *unidades de análise* puderam ser categorizadas para então iniciarmos os estudos para

compreender as características dos discursos produzidos pela mídia durante a greve. Como já abordado no capítulo anterior, identificamos que os grandes veículos de comunicação não são simples empresas que desejam vender o produto notícia, mas antes estão também intimamente relacionadas com as disputas por poder na sociedade. Para além de definirem o que será noticiado, conseguem indicar através da construção das notícias e dos fatos apresentados como os eventos retratados podem ser compreendidos. Ou seja, possuem uma forte influência na sociedade no que diz respeito à construção de significados.

Nesse ponto não podemos esquecer a discussão também já elaborada em momento anterior sobre o agendamento e enquadramento da notícia, a qual reconhece nos meios de comunicação de massa a construção de discursos que devem reforçar os interesses de classe dos proprietários dessas empresas de comunicação.

Para identificar e analisar as características do discurso midiático sobre a greve, construímos algumas tabelas com as frequências que os diferentes referenciais de codificação se apresentavam. Para a *Tabela 5 – Frequência dos referenciais de codificação* foi contada o número de vezes que cada codificação foi atribuída nas diferentes *unidades de análise*. Incluímos também, a porcentagem correspondente de cada referencial considerando seu impacto na totalidade do material coletado.

Tabela nº 4 – Frequência dos referenciais de codificação.

Referencial de codificação	Frequência	Porcentagem
A1	3	0,90%
A1a	33	9,91%
A1b	10	3,00%
A1f	2	0,60%
A2	2	0,60%
A2c	25	7,51%
A2d	15	4,50%
A2e	1	0,30%
A3	7	2,10%

A3c	1	0,30%
A3d	3	0,90%
A3e	23	6,91%
A3f	38	11,41%
B1a	27	8,11%
B1b	5	1,50%
B1d	5	1,50%
B2	2	0,60%
B2a	3	0,90%
B2c	1	0,30%
B2d	4	1,20%
B2f	3	0,90%
B2g	3	0,90%
B3	1	0,30%
B3a	1	0,30%
B3d	2	0,60%
B3e	1	0,30%
B3f	4	1,20%
B3g	2	0,60%
C1	4	1,20%
C1a	29	8,71%
C1b	2	0,60%
C1c	12	3,60%
C1d	15	4,50%
C2a	1	0,30%
C3c	25	7,51%

C3d	1	0,30%
C4	9	2,70%
D1	6	1,80%
D2	1	0,30%
D3	1	0,30%
TOTAL	333	100,00%

Fonte: Elaborado pelo autor com base nas reportagens do Grupo RBS analisadas sobre a greve dos trabalhadores do transporte coletivo entre 28 a 30 de Maio de 2012.

Separamos então sete referenciais que apresentaram uma frequência maior que 20 vezes nesse levantamento. Todos eles correspondem a uma porcentagem maior que 5%, sendo eles:

Tabela nº 5: Maiores frequências dos referenciais de codificação.

Referencial de codificação	Frequência	Porcentagem
A1a: Descrição Narrativa (Greve) – Jurídico/Legal – Frota mínima	33	9,91%
A2c: Descrição Narrativa (Greve) – Problema/Transtorno - População	25	7,51%
A3e: Descrição Narrativa (Greve) – Evento a ser informado/Mediado – Transporte alternativo	23	6,91%
A3f: Descrição Narrativa (Greve) – Evento a ser informado/mediado – Causas do conflito /Negociações/ Reflexos	38	11,41%
B1a: Responsabilidade/ Explicação – Trabalhadores dotransporte coletivo/ SINTRATURB – Intransigência/Desacordo/ Descumprimento	27	8,11%
C1a: Afeta/Prejudica – Outros trabalhadores /Usuários – Direito de ir e vir	29	8,71%
C3c: Afeta/Prejudica – Outros	25	7,51%

empresários/ Empregadores – Economia (Prejuízo ou lucro)		
TOTAL	200	60,06%

Fonte: Elaborado pelo autor com base nas reportagens do Grupo RBS analisadas sobre a greve dos trabalhadores do transporte coletivo entre 28 a 30 de Maio de 2012.

Iremos discutir mais detalhadamente cada um deles na sequência e incluir quadros ilustrativos com algumas transcrições obtidas através da análise do material. Os elementos acima apontados contemplam as principais características as quais o discurso midiático foi estruturado para retratar a greve.

4.1. A greve como um evento a ser informado/mediado (A3)

Conforme já demonstramos nas tabelas acima, a greve como um *evento a ser informado/mediado* apareceu com uma frequência de 61 vezes em nossa codificação, o que corresponderia a 18,32% de todos os referenciais, considerando um total de 333 códigos incluídos no material analisado. Sendo que dessas 61 vezes, em 23 delas foram abordados o *transporte alternativo* (6,91%) e em 38 vezes as *causas, negociações e reflexos da greve* (11,41%).

Em se tratando de um veículo de comunicação, nos parece óbvio que grande parte do discurso midiático tenha como proposta informar os telespectadores sobre determinado tema. Entretanto devemos compreender que embora aparentemente redundante, essa característica deve ser percebida nas suas sutilezas. Em alguns momentos o discurso informativo, no sentido de utilidade pública, se sobressai. Como foi o caso de que identificamos quando os jornais informavam sobre o funcionamento do transporte alternativo estabelecido pela Prefeitura Municipal de Florianópolis durante a greve. Em outros momentos, a narrativa que se propunha a mediar o conflito parecia tomar um papel mais ativo na função de agendamento, tentando divulgar as causas do embate e cobrando uma resolução para a greve.

Para o discurso midiático se legitimar efetivamente frente a população, ele precisa antes de tudo demonstrar de alguma forma que está a cumprir seu papel de informar sobre o que está acontecendo no mundo, isso é, que está efetivamente cumprindo sua função social. Com isso, pretende-se também que os telespectadores possam sentir-se livres para tomarem suas próprias opiniões sobre os fatos. Porém, a liberdade desses telespectadores em formarem uma opinião própria parece estar

limitada ao subsídio de informações que eles podem obter de determinado fato, que conforme já discutido, via de regra acontece por meio da televisão. Com isso, não queremos dizer que a televisão é o único meio de propagação ideológica na sociedade, mas sim que possui um enorme poder nesse sentido e que é fortemente sustentado pela ideia de neutralidade e utilidade pública da mídia. Se o discurso midiático fosse abertamente ideológico, posicionando-se de forma clara contra a greve dos trabalhadores, ele seria um desastre em termos de convencimento e efetividade. É nesse sentido que compreendemos que o conceito de ideologia auxilia a perceber como o enfoque ou o ocultamento de certas narrativas opera no sentido de disputar o campo do simbólico de forma a privilegiar interesses privados e de classe. O filtro que seleciona o que deve ser notícia e como deve ser noticiado é o que Mészáros (2004) chama de *consciência prática inevitável das sociedades de classe*, a ideologia.

Por isso, nos propomos a perceber como se articula o discurso informativo dentro dessas narrativas e como ele é construído de forma a fornecer dados e fatos que possam direcionar os telespectadores a interpretar as notícias de acordo com os interesses de classe dos donos dos meios de comunicação. Dentro do aspecto de informação e mediação que identificamos parte da narrativa midiática sobre a greve, percebemos que se destacavam dois aspectos, os quais desenvolveremos melhor na sequência. Primeiramente será tratado os discursos que identificamos com a característica que deseja informar a população sobre o sistema de transporte alternativo montado para minimizar os efeitos da greve e manter a circulação de pessoas pela cidade, e em segundo momento trabalharemos com os discursos que buscavam passar informações sobre as negociações entre patrões, empregados e prefeitura, bem como as pautas discutidas por esses atores.

4.1.1. As causas do conflito, as negociações e seus reflexos. (A3f)

Identificamos que, a greve como um evento a ser enquadrado e agendado, através da exposição das causas do conflito, das negociações e seus reflexos, apareceram com frequência de 38 vezes correspondendo a 11,41% do total.

No *Jornal do Almoço* de 28/05/2012, no primeiro dia de greve, o apresentador Mário Motta encerra o programa tentando fazer um levantamento dos diferentes atores envolvidos no conflito e alguns pontos que poderiam dificultar as negociações. Sua fala apresenta diversos elementos que apontam para ideia de que os veículos de

comunicação, além de informarem sobre o conflito, buscam cobrar uma posição dos órgãos públicos sobre o assunto, tentando identificar atores e servir como mediadores desses grupos e da sociedade como um todo:

Olha, alguma coisa vai precisar ficar cada vez mais clara daqui em diante. Como é que a Prefeitura de Florianópolis vai poder definir horários, regras, isso tudo mais, para os trabalhadores que atendem Biguaçu, Palhoça e São José, não pode. Onde é que estão essas outras Prefeituras na discussão. Ai o DETER, o DETER é responsável pelas linhas intermunicipais, ou seja, Santo Amaro, Palhoça, Biguaçu, São José, ao entrarem em Florianópolis se transformam em linhas intermunicipais. DETER não aparece na negociação. Fica um transporte público, transporte público, porque é concedido pela prefeitura numa relação privada entre trabalhadores das empresas com carteira assinada sendo definida pelo Ministério Público Federal, quando é que vai se posicionar? Me perdoe a Procuradora, mas já deveria ter uma posição. Depois que terminar a greve não adianta estabelecer frota única e nós sabemos da possibilidade da greve desde segunda feira passada, quando foi comunicado com 72 horas de antecedência a possibilidade da greve. Então acho que as coisas precisam se clarear um pouco mais. Finalmente, é um cego, um surdo, conversando com um mudo. Porque os trabalhadores exigem a diminuição de seis horas e quarenta para seis e a Prefeitura, aliás, o SETUF não apresenta nenhuma proposta em relação a isso. Fala apenas em aumento do INPC e do auxílio-alimentação. Ou seja, o que se pode esperar de uma assembleia hoje a tarde, a não ser o prosseguimento. A não ser que surja uma nova rodada de negociação ate o fim da tarde, é o que o bom senso de todos nos espera.(JORNAL DO ALMOÇO, 28/05/2012).

Para além dessa cobrança direcionada ao poder público pela falta de atitudes para tentar solucionar o conflito entre patrões e empregados, a própria deficiência das políticas públicas para transporte coletivo na

cidade são pautadas. O apresentador, ao cobrar um posicionamento do DETER e citar cidades da região metropolitana de Florianópolis procura exigir dos órgãos públicos soluções para dar maior eficiência ao transporte da área metropolitana de Florianópolis. Na continuidade permanece reclamando da ineficiência do poder público em buscar soluções para o conflito e deixa transparecer uma das características que já trabalhamos em capítulos anteriores e identificamos como um fator para a crise no setor: a dificuldade do poder concedente, a PMF, em controlar as determinações do serviço prestado.

Entretanto, o apresentador não chega a debater o próprio sistema de licitação, tratando o problema apenas como uma questão de competência administrativa. Ao deslocar o foco do político para o administrativo, a RBS oculta conflitos mais radicais que existem e que poderiam questionar o poder dessas empresas. Ao solicitar o “bom senso” de todas as partes, a RBS se coloca como agente externo, neutro e racional. Essa é uma estratégia típica também dos discursos ideológicos.

Outras formas frequentes que as negociações eram apresentadas vinculavam o impasse entre trabalhadores e empresários do transporte coletivo com o sofrimento do usuário do sistema pela falta de ônibus. Uma das características desse discurso consistia exatamente na separação entre os trabalhadores do transporte coletivo e a população. No campo simbólico essa operação dá a entender que a categoria representada pelo SINTRATURB não é parte da população, isolando-a enquanto grupo e passando o entendimento de que os trabalhadores do transporte coletivo lutam apenas por interesses corporativos, sem grandes preocupações com os moradores em geral. Essa característica pode ser mais bem contrastada quando analisamos o material midiático do SINTRATURB e verificamos que em diversos momentos debates e preocupações com a qualidade do transporte público aparecem nos jornais produzidos por eles.

Além disso, essa tentativa de estabelecer uma separação entre os trabalhadores do transporte coletivo e os demais usuários do sistema, tende a quebrar qualquer empatia e sentimento de solidariedade entre quem usa o sistema de transporte e quem nele trabalha. Deslocando-se dessa maneira o conflito entre patrões e empregados, o qual todos os trabalhadores percebem nas suas relações de trabalho diárias, mesmo que com suas especificidades, para um suposto conflito entre diferentes categorias. Os trabalhadores do transporte passam a não ser vistos como trabalhadores, mas funcionários que prestam um serviço “quase público” e, portanto, não deveriam fazer greve num setor tão essencial

para a população. Desloca-se a discussão trabalhista para a ineficiência do setor de interesse público.

Por fim, parte da cobertura midiática era dedicada a informar datas do acontecimento de reuniões e assembleias que deliberavam a continuidade ou não da greve. O enfoque era basicamente em resumir as discussões de assembleias dos trabalhadores e das reuniões no TRT, para na sequência apresentar alguns depoimentos das partes envolvidas, SINTRATURB, PMF e SETUF. Em alguns momentos eram também declarado os pontos discutidos, como, por exemplo, os valores e cláusulas que estavam sendo negociadas.

4.1.2. O transporte alternativo. (A3e)

Dentre uma das principais prioridades da narrativa midiática percebemos que um dos enfoques mais frequentes visava informar sobre as alternativas de locomoção pela cidade nos dias de greve. O transporte alternativo mostrado era especialmente o serviço de vans que foi estabelecido pela Prefeitura de Florianópolis para tentar minimizar os efeitos da greve, mas as reportagens não tratavam exclusivamente dele. Não houve discussão e posicionamento da mídia sobre sistemas alternativos de transportes para a cidade em longo prazo. Neste sentido há todo um acúmulo de discussão sobre o tema proposto por técnicos e movimentos sociais e que é em grande parte ignorado. Em alguns momentos houve também, em menor número, as matérias que mostravam as pessoas se organizando para pegarem ou darem caronas em seus carros particulares, o que a reportagem chamava de “carona solidária”. Identificamos que as informações sobre o transporte alternativo, seu funcionamento, preços, rotas e a satisfação dos usuários foi apresentada com uma frequência de 23 vezes durante o total de reportagens analisadas, o que corresponde a 6,91% do total.

Em muitos momentos eram mostrados quadros explicativos com mapas da cidade e localização das saídas das vans, assim como os respectivos preços. Porém, em diversas reportagens essas informações sobre o transporte alternativo vinham também acompanhadas de depoimentos dos usuários criticando esse tipo de serviço e o seu preço.

Repórter: A prefeitura disponibilizou vans que levam usuários as principais regiões da cidade e os preços variam entre quatro e cinco reais.

Entrevistado1: Eu to pagando cinco reais.

Repórter: Cinco reais? E a senhora pagaria tarifa média quanto se o transporte coletivo não tivesse paralisado.

Entrevistada2: 2,90. Pra quem tem que fazer essa jornada todo dia para trabalhar, olha, é uma vergonha. (JORNAL DO ALMOÇO, 28/05/2012).

As formas alternativas de locomoção criadas pela Prefeitura de Florianópolis durante greve também tiveram bastante espaço na mídia, diversas pessoas eram entrevistadas e as histórias contadas eram majoritariamente sobre como elas estavam fazendo para não perderem seus compromissos e como isso gerava insatisfação naqueles que dependiam exclusivamente do transporte coletivo:

Entrevistado1:-Táxi.

Entrevistado2:-Carona, isso mesmo.

Repórter: Foi o jeito. Cidade sem ônibus. Cidade das Vans. Hoje elas até ganharam pontos para quem ia ao continente, para quem iria ao norte da ilha ou pra Lagoa. Se não faltou opção de destino, sobrou revolta. (JORNAL DO ALMOÇO, 28/05/2012).

Outra reportagem afirmava que existia um movimento para organizar caronas na Internet para que as pessoas chegassem aos seus trabalhos. A matéria inclusive mostra o caso de uma empresa que montou um esquema de caronas para que seus funcionários viessem trabalhar, afirmando que se a empresa “não colaborasse” muitos funcionários não poderiam chegar ao trabalho. Manifesta-se aqui uma questão já abordada no Capítulo 2, o qual debateu o fetichismo da tarifa no transporte coletivo. A responsabilidade de locomoção da força de trabalho é vista como sendo em maior parte uma responsabilidade dos empregados. Na verdade, parece haver um entendimento que o maior beneficiado do deslocamento do trabalhador e da sua produção é ele próprio, desconsiderando assim todo interesse da classe patronal em explorar a força de trabalho para valorizar seu capital.

Aqui vale uma ressalva, pois existe o benefício do vale-transporte, onde o trabalhador pode optar por ter descontado 6% do seu salário e o empregador arcar com o restante do valor. Porém esse tipo de benefício atende somente aos empregados que tem vínculo formal de trabalho. Além disso, o trabalhador continua a arcar com um valor considerável dos custos com sua locomoção para o trabalho e, no caso

de paralisação do transporte coletivo, a responsabilidade de achar uma solução para chegar ao trabalho parece cair sob ele exclusivamente, ao ponto de ser considerada a preocupação da empresa em levar os funcionários para o local de trabalho como uma ajuda por parte da empresa.

Repórter: Tem até um movimento nas redes sociais chamado carona Floripa com mais de 17000 seguidores. Ideia que sensibilizou esses funcionários de supermercado no Centro. Se não fosse a solidariedade a operadora de caixa não ia trabalhar.

Entrevistado1: Ia ser difícil né, porque a gente esta sem o ônibus. Esses dias ai se não fosse a carona dela eu não poderia ir trabalhar.

Repórter: E se a empresa não colaborasse, o chão da loja hoje não ia ficar limpo.

Entrevistado2: Eu vim com a Renata que trabalha no hortifruti e a empresa tá pagando a gasolina e quem mora mais próximo ela tá dando carona. (JORNAL DO ALMOÇO, 30/05/2012).

Ao informar sobre o funcionamento do transporte alternativo, em diversos momentos as reportagens eram ilustradas por histórias de pessoas que se esforçavam para conseguir chegar aos compromissos durante a greve. Essas histórias muitas vezes passavam a ideia de que a greve era um problema que deveria ser resolvido e causava inúmeros transtornos para população, o que identificamos com bastante frequência nas narrativas midiáticas e trataremos no próximo item.

4.2. A greve como um problema/transtorno para a população (A2c)

Identificamos em nossa análise uma frequência de 25 vezes que os discursos foram enquadrados como tratando a greve como um problema a ser resolvido e que causava diversos transtornos para o conjunto da população. Essa característica apareceu em 7,51% do total de ocorrências registradas. Como trabalhamos no terceiro capítulo, ressaltamos a ideologia como uma importante ferramenta para análise da produção midiática. Isso porque indicamos que esse conceito opera no sentido de ocultar certos elementos discursivos e valorizar outros de forma a reforçar interesses de classe. A ideia de universalizar o particular é fundamental para compreendermos a narrativa que tenta

impor no campo simbólico que a greve causa transtorno a toda sociedade. Reconhecemos que a greve do transporte coletivo afeta, em certa medida, a todos na cidade, porém existem pesos e medidas diferentes de como as os distintos segmentos da sociedade são afetados.

Percebemos que uma importante característica do discurso midiático é exatamente se colocar como um porta-voz da população, uma forma de denunciar o sofrimento causado nas pessoas pela paralisação do transporte coletivo. A população nesse caso é retratada como um corpo homogêneo, pois sempre é a vítima dessa situação. Em nenhuma das reportagens aparecem depoimentos de usuários apoiando os trabalhadores do transporte coletivo, muito menos usuários do transporte coletivo que aproveitam esse dia, o qual tem uma justificativa palpável para faltar o trabalho, para desfrutar de um dia de folga do seu labor. Esse tipo de depoimento quebraria todo o enquadramento da notícia construída em torno da greve dos trabalhadores do transporte coletivo. Com isso, não queremos dizer que a paralisação do sistema de transportes coletivos não afeta de forma contundente o cotidiano da cidade, mas apenas problematizar a narrativa que impõe uma homogeneidade de como esse evento é encarado pelos usuários do transporte.

4.3. A greve como uma questão jurídica e a frota mínima (A1a)

Grande parte da tratativa da mídia com a greve foi de abordar em suas matérias esse eventosob os parâmetros jurídicos legais. Destacamos que a temática *frota mínima* foi abordada com a frequência de 33 vezes, o que corresponde a 9,91% do total das frequências registradas.

Segundo consta na Lei de Greve 7.783 de 28 de junho de 1989, os serviços de utilidade pública, inclusive o transporte coletivo, não podem ser interrompidos totalmente. Sob esse argumento, alguns setores estavam defendendo que o SINTRATURB necessitava manter ao menos uma parte dos ônibus rodando. O Ministério Público do Trabalho havia recomendado que ao menos 70% da frota circulassem nos horários de pico e que 30% da frota nos demais horários.

Repórter: Nenhum ônibus foi visto nos terminais nem nas ruas de Florianópolis ao longo de toda manhã. Antes da paralisação o Ministério Público do Trabalho tinha recomendado que 70% dos ônibus atendesse a população nos períodos de maior movimento entre 6:30 e 9h e – 16:30 as

20:00 e que 30 por cento circulassem nos demais horários. Não foi o que aconteceu. (JORNAL DO ALMOÇO, 28/05/2012).

Em uma entrevista concedida ao *Jornal do Almoço* de 30/05/2012, no terceiro dia de greve, um dos diretores do SINTRATURB explica que os trabalhadores acatariam a frota mínima, porém o Vice Prefeito e Secretaria de Transporte havia feito uma proposta que no ponto de vista dos trabalhadores era equivalente a acabar com o direito de greve.

Entrevistado Antônio (SINTRATURB): Nós já tínhamos praticamente acordado junto com a procuradora que nós iríamos colocar 100% na parte da manhã e 100% na parte da tarde. Aonde o secretário veio interferir nas nossas negociações e disse que teria que ter também o horário de pico de meio dia aonde tira todo o nosso direito de greve. (JORNAL DO ALMOÇO, 30/05/2012).

Se a greve visa justamente forçar um prejuízo por parte dos empresários como forma de pressão para a negociação do acordo coletivo, a frota mínima, na prática, acabaria com o impacto desse tipo de mobilização. Isso porque se existem menos ônibus circulando, as pessoas continuam saindo de casa para trabalhar, pagando passagem para manter o lucro dos empresários do transporte coletivo e para produzir mais valor e consumir. Além disso, esse tipo de situação pode inclusive gerar um cenário em que o lucro dos empresários do transporte coletivo seja aumentado, isso por que com menos ônibus rodando, as despesas desses empresários podia ser reduzida e os ônibus circulariam mais lotados.

O deslocamento da discussão de uma greve do campo político para o campo jurídico traz consigo uma simbologia que parece identificar o âmbito da justiça como um terreno neutro e que as decisões ali tiradas carregam consigo um equilíbrio dos diversos interesses conflitantes. Percebemos aqui também um importante componente ideológico que tenta distanciar a esfera jurídica da luta de classes, negando que esse sistema de leis é também fruto das disputas e interesses antagônicos de uma sociedade de classes.

Analisamos que a insistência no debate sobre a frota mínima deve-se ao fato que essa medida, se acatada, praticamente acabaria com

a efetividade da greve do SINTRATURB como uma forma de pressão, e por isso percebemos que o sindicato elaborou diferentes estratégias para não acatar essa determinação. Isso ajuda a reforçar a ideia que este sindicato parte de uma ação diferenciada da maior parte das entidades de classe da atualidade, inclusive conseguindo pautar suas ações para além das limitações de questões jurídicas e legais, que no fundo não passam de determinações e resultado da luta de classes em si.

4.4. A intransigência dos trabalhadores (B1a)

Com frequência de 27 vezes – 8,11% de nossos registros – constava a ideia de intransigência nas negociações por parte dos trabalhadores do transporte coletivo/SINTRATURB. Essa intransigência era retratada de diferentes formas, ora citando o descumprimento de determinações judiciais por parte do sindicato dos trabalhadores, como por exemplo, no caso da frota mínima, ora mostrando que as negociações não andavam pela razão de que a categoria não sabia ceder nas suas demandas. Havia ainda a construção de uma narrativa que mostrava que, mesmo dentro da categoria, havia uma divisão entre os grevistas e os trabalhadores que queriam retornar ao trabalho, mas eram impedidos pelos colegas mais exaltados, ou "radicais". No *Jornal do Almoço* de 28/05 podemos perceber como esse discurso era construído:

Quando nº 2: Jornal do Almoço 28/05.

Dimensão Visual	Dimensão Verbal
Apresentador A1 e A2 no estúdio em Plano Médio e chamada “Greve no Transporte Coletivo” centralizada na tela ao fundo.	Apresentador1(A1): O repórter Nair Campos acompanhou desde a madrugada o movimento, ou a paralisação, do lado continental. Teve motorista querendo trabalhar, mas foi impedido de sair das garagens. Vamos a reportagem, Nair Campos.
Plano Geral(PG) da garagem da Emflotur/Biguaçu com alguns trabalhadores na frente. Zoom in em 3 pessoas conversando na frente da garagem. PG do portão da mesma garagem sem ninguém na frente. Zoom in no logotipo da empresa. Filmagem dos ônibus no	Repórter1(R1): Ainda durante a madrugada motoristas e cobradores já estavam em frente as garagens em toda Grande Florianópolis. Na empresa Biguaçu portões fechados e nenhum ônibus saiu durante toda manhã.

interior e alguns trabalhadores.	
Plano Geral(PG) da garagem da Empresa Estrela. Imagem interna, trabalhadores sentados em cadeiras em um auditório pequeno. Imagens da garagem com ônibus parados. Novamente trabalhadores sentados no auditório. Trabalhadores em PG na frente das garagens.	R1: Na estrela o mesmo cenário, mas com uma situação que chamava a atenção. Os fiscais denunciavam que alguns profissionais, que não aderiram a paralisação foram impedidos de saírem com os ônibus pelos companheiros que estavam no portão da garagem.
Plano Médio(PM) fiscal, falando ao microfone, ainda escuro (de madrugada). Repórter não aparece na imagem, apenas ouve-se sua voz, quando fala microfone sai da tela e retorna para fala do entrevistado.	Fiscal Marcelo Melo: Nenhum ônibus saiu. Mas, nós temos aqui em nosso auditório vários trabalhadores que querem trabalhar. Mas devido a manifestação em frente à empresa eles não tão podendo tirar os ônibus para trabalhar. R1: Os manifestantes estão proibindo a saída dos ônibus? Fiscal: Sim. Estão proibindo a saída dos ônibus, né?! Até que nós temos aqui na frente, aonde nos colocamos o primeiro carro a sair daqui já foi proibido de sair da empresa.

Fonte: Elaborado pelo autor com base nas reportagens do Grupo RBS analisadas sobre a greve dos trabalhadores do transporte coletivo no dia 28 de Maio de 2012.

Desde a chamada para a reportagem, uma das ideias centrais a ser passada era de que até mesmo entre os trabalhadores nem todos concordavam com a greve e que não havia ônibus circulando porque alguns sindicalistas impediam os trabalhadores que queriam tirar os ônibus da garagem. Na sequência da reportagem, são filmados pessoas nos pontos de ônibus esperando pelos coletivos e o repórter afirmando que esses usuários estavam aguardando a frota mínima circulando e que não havia sido cumprida. Dessa forma, vai se construindo uma narrativa que responsabiliza uma parcela dos trabalhadores do transporte coletivo pelo não cumprimento da frota mínima e, por consequência, pelo sofrimento dos usuários. Porém, se tentássemos realizar um exercício de

imaginação e pensarmos que em horários de pico os ônibus circulassem em um percentual menor do que o normal, quais seriam as condições que os passageiros que conseguissem entrar nos ônibus encontrariam? Provavelmente muito piores do que enfrentam diariamente.

No *Jornal do Almoço* do dia seguinte, em 29/05 a mesma ideia era repetida, porém agora de uma forma ainda mais agressiva de forma a responsabilizar os sindicalistas pela situação.

Quadro nº 3: Jornal do Almoço 29/05.

Dimensão Visual	Dimensão Verbal
<p>Plano Grande (PG), garagens de ônibus vazias. Ônibus estacionados.</p>	<p>Repórter1(R1): Nas empresas a situação também era a mesma de ontem. Portões fechados e ônibus parados. Os fiscais acusam os sindicalistas de impedirem a saída dos veículos das garagens com ameaças aos companheiros que estavam dispostos a trabalhar.</p> <p>Entrevistado Jair Cantalicio: Eles ameaçam, não deixam chegar, xingam os funcionários que querem trabalhar e quando chega aqui já manda - “se manda” -, porque aqui eles não vão entrar segundo o que a gente vê e presença.</p> <p>R1: Aqui na empresa Estrela a gente percebe a mesma situação que já constatamos na Biguaçu. Cerca de 100 funcionários vieram para o trabalho mas de acordo com os fiscais foram impedidos de sair com os ônibus pelos sindicalistas que estavam em frente a garagem.</p> <p>Marcelo de Melo que é fiscal, Marcelo essa é a situação?</p> <p>Entrevistado Marcelo(Fiscal): Sim essa é a nossa situação da nossa empresa. Nos temos na faixa de setenta, oitenta, noventa</p>

	funcionários aqui dentro da empresa e foram impossibilitados de sair com ônibus hoje por causa da manifestação em frente a empresa.
--	---

Fonte: Elaborado pelo autor com base nas reportagens do Grupo RBS analisadas sobre a greve dos trabalhadores do transporte coletivo no dia 29 de Maio de 2012.

Nesse trecho fica ainda mais clara a tentativa de criminalizar a prática sindical. Os sindicalistas são descritos como agressivos e usam de formas violentas para impedir a saída dos ônibus. Essa abordagem sobre a greve, a qual tenta passar a imagem de que os sindicalistas são intransigentes e utilizam de métodos violentos, parece chegar ao seu auge no *Jornal do Almoço* do dia 30/05, quando a chamada para reportagem fala sobre o não cumprimento da frota mínima e explica que isso estava acontecendo porque parte da categoria estava utilizando de métodos violentos para intimidar quem estava disposto a trabalhar. A chamada para reportagem termina afirmando que um repórter havia acompanhado a tentativa de saída de um coletivo da garagem e que havia sido impedido pelos sindicalistas, o que eles afirmam ter sido assustador.

A reportagem inicia com imagens ainda de madrugada da Via Expressa, segundo o repórter às cinco horas da manhã, congestionada. As imagens mostram uma fila de carros andando lentamente, e a narração comentava que isso era um indício que o terceiro dia de greve no transporte coletivo seria de trânsito caótico. Logo na sequência a reportagem abordará a situação na frente das garagens onde os sindicalistas estavam fazendo piquetes, segundo eles, o clima era tenso. Abaixo incluiremos a transcrição completa da reportagem com um resumo da dimensão visual para uma melhor compreensão e intercalaremos com comentários sobre os trechos:

Quadro nº 4: Jornal do Almoço 30/05.

Dimensão Visual	Dimensão Verbal
<i>Plano Grande</i> , trabalhadores em frente a garagem de empresa. <i>Panorâmica</i> da frente da garagem com trabalhadores na frente.	Repórter: Em frente as garagens o clima era tenso, sindicalistas se agrupavam desde a madrugada nos portões das empresas que por

	determinação da justiça do trabalho deveriam manter frota mínima nos horários de pico. Mas os grevistas não estavam dispostos a acatá-la. E houve violência.
<i>Plano Detalhe</i> , olho do cobrador agredido. <i>Plano Médio</i> , entrevistado cobrador agredido de costas para câmera e repórter de frente escutando-o.	Este cobrador da empresa Estrela que não aderiu ao movimento foi agredido com socos e chutes quando chegava para trabalhar. Entrevistado: Eu fui entrar dentro do carro e chegou um rapaz do sindicato e pediu pra eu sair do carro, quando eu tava ligando o carro aí que eu virei pra fechar a porta um veio por trás de todo mundo e deu um soco.
<i>Plano Médio</i> , carro do cobrador agredido arranhado e com farol quebrado.	Repórter: Dentro do carro dele estavam outros companheiros que também queriam trabalhar. O veículo foi atacado pelos grevistas. Entrevistado: Eu me sinto revoltado né?!. Sou trabalhador que nem eles, cada um tem sua opinião. Quem quer fazer greve faz, quem não quer não faz. Então como disseram que hoje metade dos ônibus iam rodar, como meu horário são os primeiros eu vim pra empresa e fizeram o que fizeram.
<i>Plano Médio</i> , viatura da polícia militar.	Repórter: A polícia foi chamada e se posicionou em frente a empresa no bairro Capoeiras onde estavam cerca de 200 sindicalistas.

Fonte: Elaborado pelo autor com base nas reportagens do Grupo RBS analisadas sobre a greve dos trabalhadores do transporte coletivo no dia 30 de Maio de 2012.

Nesse ponto, vale ressaltar que na chamada foi falado que *muitos trabalhadores* estavam dispostos a trabalhar para garantir a circulação de uma frota mínima de ônibus, e que eram impedidos de forma violenta pelos colegas de trabalho. Porém, o entrevistado que reclama da agressão sofrida pelos sindicalistas, é o mesmo que afirma que aqueles trabalhadores que chegam à empresa são intimidados a não trabalhar. Na narração da reportagem o termo “quem não aderiu à greve” deixa a entender que o depoimento desse trabalhador do transporte coletivo era representativo de um grupo que condenava os métodos violentos utilizados pelos sindicalistas e significa não reconhecer a greve como legítima. E por fim, esse entrevistado afirma que todos os trabalhadores que chegavam às garagens eram intimidados.

Quadro nº 5: Jornal do Almoço 30/05.

Dimensão Visual	Dimensão Verbal
<i>Plano Grande</i> , trabalhadores em frente a garagem.	<p>Narrador: Quem não aderiu a greve criticou as atitudes violentas tomadas pelos próprios companheiros de classe.</p> <p>Entrevistado: Todo mundo que tá chegando na empresa tá sendo intimidado. Ou sai ou eles quebram o carro ou apanham, a verdade é bem essa. Vou procurar a polícia e fazer boletim de ocorrência contra o sindicato e o sindicato vai ter que responder por isso.</p>

Fonte: Elaborado pelo autor com base nas reportagens do Grupo RBS analisadas sobre a greve dos trabalhadores do transporte coletivo no dia 30 de Maio de 2012.

Logo após, o repórter é filmado na garagem entrando em um ônibus para mostrar como os sindicalistas estavam impedindo a saída dos coletivos. É feita uma filmagem de dentro do ônibus andando vagarosamente em direção ao portão da saída que vai se abrindo e mostrando sindicalistas bloqueando a passagem. Eles estão parados, alguns sentados, outros em pé, porém não fazem nada além de permanecer na frente do portão da garagem. Uma das pessoas está com rosto coberto por uma touca e recebe um close up da câmara, outros

estão de boné. O repórter narra com voz levemente ofegante.

Quadro nº 6: Jornal do Almoço 30/05.

Dimensão Visual	Dimensão Verbal
<p><i>Plano Grande</i>, sindicalistas em frente a garagem, do lado de fora da empresa sendo filmados por câmera atrás das grades, de dentro da garagem.</p> <p><i>Plano Médio</i>, sindicalistas de costas na frente da garagem.</p>	<p>Repórter (R):O dia amanheceu com grevistas bloqueando todas as garagens na Grande Florianópolis. Nossa equipe conseguiu entrar em uma das empresas.</p>
<p><i>Plano Médio</i>, Repórter falando ao microfone com ônibus atrás dentro de uma garagem.</p> <p><i>Plano Grande</i>, ônibus parados nas garagens.</p> <p>Ônibus tentando sair da garagem, Repórter se posiciona dentro do ônibus e câmera filma ação dentro do ônibus. Portão abre, sindicalistas sentados de costas parados impedindo a saída do ônibus.</p>	<p>R:Esses ônibus estão posicionados para tentar sair e cumprirem a frota mínima. Em frente a garagem um grupo de sindicalistas , nós vamos acompanhar de dentro do ônibus a tentativa de saída dos profissionais que querem trabalhar. Os funcionários que queriam trabalhar estavam nervosos e com medo de saírem por causa das ameaças feitas pelos manifestantes. As 6 da manhã quando os ônibus foram ligados houve tumulto.</p> <p>R: Momento de tensão, os ônibus estão posicionados, ônibus vai tentar sair e a gente vai acompanhar de dentro do ônibus. Esse é o momento então que o portão da garagem vai ser aberto. Os manifestantes estão em frente a empresa, muitos sentaram em frente a empresa estão gritando palavras de ordem e dizendo que o ônibus não vai sair da garagem porque eles vão impedir. Vejam só o portão esta sendo aberto, imagens do repórter</p>

	<p>cinematográfico Daniel Barcelos, olha só os sindicalistas se aproximam, sentam em frente a garagem, não permitem a saída do ônibus empresa Biguaçu para que a frota mínima seja garantida. O ônibus avança e os sindicalistas não saem da frente, não permitem a saída do ônibus, vejam só. Alguns tampam os rostos, vejam que existe uma intimidação feita pelos sindicalistas para que os trabalhadores não saiam da garagem. Estas imagens da câmera externa da empresa mostram a barreira humana feita pelos sindicalistas por outro ângulo. Um flagrante do descumprimento dos grevistas da determinação da justiça do trabalho.</p>
--	--

Fonte: Elaborado pelo autor com base nas reportagens do Grupo RBS analisadas sobre a greve dos trabalhadores do transporte coletivo no dia 30 de Maio de 2012.

Toda narrativa é construída de maneira a relacionar as formas de luta dos trabalhadores com uma atividade criminal. Tenta-se justificar essa abordagem apenas com depoimentos de fiscais, com exceção do trabalhador agredido, para mostrar como os sindicalistas impediam outros trabalhadores de cumprir sua função. Porém, chama atenção a ausência de outros trabalhadores confirmando essa história. Mesmo que houvesse uma parcela desses trabalhadores dispostos a trabalhar, é bem provável que aqueles que apoiam a greve, mas receiam represálias por parte dos patrões, pudessem se apoiar na ideia que estavam sendo impedidos de trabalhar como uma forma de aderir à greve sem correrem maiores riscos de punição. O que parece acontecer nessa reportagem é o uso do incidente com o trabalhador que afirma ter sido agredido para confirmar a ideia de que os sindicalistas são intransigentes. De certa forma, uma maneira de deslegitimar o sindicato, que por esta narrativa apenas conseguiria fazer a greve pela força e não pelo convencimento da categoria.

Após a reportagem mostrar “a intransigência dos sindicalistas”, o diretor da empresa Emflotur afirma que os empresários não têm culpa do descumprimento da frota mínima e se o motorista do ônibus forçasse a saída haveria um confronto. Dessa forma clama pela intervenção da Polícia Militar. Mais uma vez os caminhos mostrados são de justificar e até mesmo demandar uma repressão maior com a greve.

Quadro nº 7: Jornal do Almoço 30/05.

Dimensão Visual	Dimensão Verbal
<p><i>Plano Médio</i>, entrevistado Carlos Henrique Peres - diretor da empresa.</p> <p><i>Plano Médio</i>, trabalhadores sentados de costas na frente da empresa. Sindicalistas na frente da empresa, alguns com o rosto coberto. Zoom in em pessoa com rosto coberto, mascarado.</p>	<p>Entrevistado: O que agente viu e pode ser comprovado foi o impedimento o bloqueio de maneira que o nosso cumprimento ficou comprometido em razão dos trabalhadores terem impedido, bloqueado a saída dos ônibus.</p> <p>Repórter (R): O diretor da empresa avalia ainda que a situação deverá ser controlada pela polícia. Ele afirma que sem segurança da P.M é muito arriscado sair com os ônibus da garagem. A gente sabe que se ônibus tivesse saído as agressões poderiam ter acontecido, a polícia tem que dar o suporte e o resguardo as pessoas.</p>
<p>Plano Médio, A1 no estúdio.</p>	<p>Apresentador1(A1): Sabemos nós se a polícia for haverá um confronto também. E eu não consigo compreender porque fechar o rosto, porque esconder o rosto. São trabalhadores e estão em busca do que entendem seja justo, seu salário sua condição de trabalho. Quanto mais limpo tiverem, certamente mais respeito terão da população. Fechar o rosto não é coisa pra trabalhador, nem pra sindicalista de forma alguma.</p>

	<p>O respeito tem que existir, de ambos os lados. Querem trabalhar, permitam, e continuem reivindicando de cara limpa, cara limpa. Mais respeito terão da população eu não tenho nenhuma dúvida disso. Essa manhã nós ouvimos o sindicato dos trabalhadores que querem voltar a circular com os ônibus, vejam o que diz o sindicato.</p>
<p>Plano Médio, entrevistado Antônio Martins - diretor de comunicação do SINTRATURB.</p>	<p>R: Como vocês estão administrando essa questão de alguns motoristas e cobradores que estão comparecendo nas garagens.</p> <p>Entrevistado Antônio (SINTRATURB): Olha a categoria ela foi até as garagens mas não teve nada de abuso, não houve nada, simplesmente foi conversar com a categoria que realmente o lugar dos trabalhadores é aqui na nossa tenda.</p>
<p>Plano Médio, A1 no estúdio.</p>	<p>A1: Bom, se o ônibus tenta sair, atropelaria. Não houve “abuso”, a não ser do direito de ir e vir. Não houve abuso porque não houve a tentativa do confronto, mas certamente haveria confronto se a polícia estivesse ou se o ônibus tentasse sair.</p>

Fonte: Elaborado pelo autor com base nas reportagens do Grupo RBS analisadas sobre a greve dos trabalhadores do transporte coletivo no dia 30 de Maio de 2012.

Pelo enquadramento mostrado nessa reportagem, os sindicalistas são retratados como um grupo não aberto ao diálogo. Isso porque escondem o rosto e impedem o ir e vir das pessoas, como, por exemplo, trancando a garagem e impedindo a saída de ônibus. O apresentador

Mario Mota questiona a legitimidade desse grupo afirmando que esconder o rosto não é uma atitude de trabalhador. E afirma que apenas não houve conflito, pois o motorista do ônibus não tentou forçar a saída da garagem nem houve interferência da Polícia Militar. O que nos passa a impressão de que tanto o motorista que tentou tirar o ônibus da garagem quanto a Polícia eram as partes sensatas na situação, e que haviam evitado um confronto.

Após essas descrições e imagens mostrando como os sindicalistas se comportavam de forma intolerante e até mesmo agressiva, a repórter questiona um dos diretores do SINTRATURB sobre como eles pretendiam lidar com os motoristas e cobradores que estão comparecendo as garagens das empresas para trabalhar. Em poucos segundos ele afirma não haver abuso e que os sindicalistas apenas conversam com os trabalhadores e que todos deveriam se concentrar na tenda do sindicato ao lado do TICEN. Após a veiculação dessa reportagem no Jornal do Almoço, o SINTRATURB divulgou em seu site que processaria a RBS pela reportagem⁴⁰. O sindicato dos trabalhadores alega que:

No jornal, a emissora exibiu uma suposta tentativa de um motorista da Biguaçu, que não teria aderido à greve, de tentar tirar o carro da garagem para trabalhar. Nas imagens, o repórter da RBS TV entra no ônibus e mostra o suposto motorista de costas. A saída da garagem é barrada por homens encapuzados, que apenas sentam no chão.

Ocorre que o tal “motorista” é na verdade, um fiscal de terminal, não habilitado para a direção de ônibus. A suspeita é de que a emissora forçou a situação e montou uma fraude, com objetivo claro de prejudicar a imagem do Sintraturb. Na reportagem, os grevistas são ainda retratados como violentos. (SINTRATURB, 20/07/2014)

4.5. Quem é afetado/prejudicado pela greve? (C1)

Com a frequência de 54 vezes, o que corresponde ao total de 16,22% as greves eram retratadas nas matérias como um evento que

⁴⁰A nota na íntegra está disponível em: <http://site.sintraturb.com.br/2012/05/31/sintraturb-ira-processar-rbs-tv-por-fraude-em-reportagem-sobre-a-greve/> acessado em 20/07/2014.

prejudicava diretamente algum setor da sociedade. Embora a ideia geral percebida nas reportagens fosse de que a greve prejudicava e afetava a todos na cidade, essas narrativas eram ilustradas mostrando como os diferentes setores na sociedade eram impactados pelo movimento paredista. As narrativas predominantes eram que outros trabalhadores e usuários do transporte coletivo tinham seu direito de ir e vir prejudicado e os empregadores e empresários tinham prejuízos econômicos. Trabalharemos mais especificamente cada um desses dois casos na sequência.

4.5.1. A greve prejudicando o direito de ir e vir dos usuários do transporte coletivo (C1a)

Em 29 vezes, 8,71% do total, noticiou-se que a greve prejudicava outros usuários ou trabalhadores que dependiam do transporte coletivo. Uma importante característica do enquadramento midiático sobre a greve dos trabalhadores do transporte coletivo é construída justamente na dificuldade e sofrimento daqueles que dependem exclusivamente do transporte coletivo para se locomoverem pela cidade.

Em todas as reportagens foi percebido que diversas vezes eram incluídos depoimentos dessas pessoas falando como faziam nos dias de greve para se locomover e como isso era difícil. Em reportagem do jornal *Bom Dia Santa Catarina* do dia 29/05 uma das reportagens inicia com a chamada a qual afirma que a greve prejudica diretamente 250 mil usuários do transporte coletivo de Florianópolis e 400 mil se for considerado a região metropolitana da cidade.

Na sequência a reportagem aborda como estava sendo difícil para as pessoas chegarem ao trabalho, e que muitos estavam fazendo isso a pé ou através do transporte alternativo de vans autorizado pela Prefeitura. Continuam a matéria falando da assembleia dos trabalhadores que aconteceu na noite anterior e que nessa assembleia decidiu-se pela continuidade da greve. Após explicarem que as reivindicações incluem aumento de salário e diminuição da carga horária de trabalho, mostra o seguinte depoimento do assessor do SINTRATURB, Ricardo Freitas:

Ricardo Freitas – SINTRATURB: A nossa proposta é: para mostrar que nós temos respeito pela população e que nós não queremos a greve. Nós trabalharemos, inclusive, fora dos horários de pico, com 100% da frota a disposição da

população se o tribunal nos autorizar a não cobrar tarifa, a rodar com os ônibus atendendo a população sem cobrar tarifa. Essa é a proposta do SINTRATURB para a continuidade da greve. (BOM DIA SANTA CATARINA, 29/05)

Respondendo ao SINTRATURB a reportagem continua:

Repórter: Cerca de 200 mil pessoas dependem do transporte coletivo na capital, e sem nenhum ônibus circulando desde a 00h de segunda feira, foi difícil ser solidário com o movimento. (BOM DIA SANTA CATARINA, 29/05)

Esse trecho apontado acima é bem ilustrativo de como o discurso midiático é enquadrado. Mesmo quando esses veículos dão voz aos trabalhadores e seus representantes, o conjunto da estrutura narrativa parece estar construído de forma que mesmo as vozes dissidentes sejam utilizadas para enfraquecer a argumentação dos trabalhadores. Ao afirmar que os trabalhadores rodariam com os ônibus durante a greve com a catraca liberada, o SINTRATURB tenta mostrar que o objetivo não é prejudicar a população, mas antes prejudicar o lucro dos patrões para que estes negociem com a categoria.

Provavelmente a maioria dos usuários concordaria com essa atitude, porém a sequência da reportagem parece ignorar esse aspecto e apenas fala que com a falta de ônibus seria difícil os usuários prestarem solidariedade aos trabalhadores do transporte coletivo. Nesse trecho é importante perceber como o discurso da RBS, que pretende representar os interesses da população, entra em contradição. Ao defender que os ônibus devem circular a todo custo parece que há uma preocupação maior no funcionamento da cidade que com o bem-estar do usuário do sistema e com as reivindicações salariais da categoria. Isso porque se os trabalhadores do transporte coletivo estão descontentes com suas condições de trabalho, ou se há uma oferta menor de ônibus caso houvesse o cumprimento da frota mínima, esses fatores influenciam na qualidade do serviço prestado nos ônibus. Além disso, ao ignorar a proposta do SINTRATURB de rodar com 100% da frota sem a cobrança de tarifa, mostram que a preocupação central não é exatamente garantir o direito de ir e vir das pessoas, mas antes garantir esse direito apenas se ele puder gerar lucro.

Na sequência da reportagem mais um depoimento de um usuário do transporte coletivo mostrando como ele estava enfrentando

dificuldades de locomoção durante a greve. O que vem acompanhado da informação de uma próxima audiência no TRT e que haveria multas pelo descumprimento da frota mínima. Por fim, vincula-se a divulgação do dado da FECOMERCIO que afirma que 23% dos trabalhadores haviam faltado ao trabalho no primeiro dia de greve na região da Grande Florianópolis.

Apesar de grande parte da narrativa em que se coloca o usuário como maior prejudicado pela greve indicar que a culpa pela situação era a intransigência dos trabalhadores, houve, em menor grau, uma responsabilização das empresas por terem uma concessão pública para a prestação desse serviço e não estarem cumprindo com esse compromisso. No *RBS Notícias de 29/05* foi vinculado em parte da reportagem que o PROCON aplicaria multas nas empresas que descumpririam sua obrigação com os consumidores em disponibilizar o serviço da qual haviam ganhado a licitação para oferecer o transporte coletivo.

4.5.2. A greve causando prejuízos econômicos para outros empresários e empregadores (C3c)

Um importante elemento no enquadramento noticioso sobre a greve foi mostrar os prejuízos financeiros causados por ela ao setor empresarial e comercial. Uma das argumentações, para isso, consistia em vincular o prejuízo específico desse setor e afirmar que ele era ruim para toda sociedade.

Em diversos momentos foram mostrados nas reportagens depoimentos de lojistas em que declaravam uma grande queda nas vendas. Esses depoimentos muitas vezes eram ilustrados por imagens de lojas vazias. A ideia de que a greve prejudica a economia da cidade, e por consequência tanto trabalhadores como empregadores, é reforçada pela visão de que a classe empresarial é responsável pela produção de riqueza na sociedade, pois gera empregos e assim o sucesso da classe patronal seria também o sucesso dos trabalhadores.

Esse é um discurso fortemente ideológico e que é tratado nas narrativas quase como uma tendência natural da sociedade. Geralmente eram apresentados dados dos prejuízos causados pela greve e falas e depoimentos de representantes das organizações da classe empresarial, como a CDL e a ACIF eram usadas para confirmação.

No *Jornal do Almoço* de 29/05 a CDL afirma que o movimento no comércio havia caído 80% e a Fecomercio falava em 53% de queda no fluxo de clientes. Sendo que em alguns momentos a informação dos

prejuízos econômicos causados pela greve era contrastada pelo lucro que os donos de Vans e os taxistas conseguiam obter com o aumento de clientes nesses serviços. E mesmo que as reportagens mostrassem diferentes setores que sofrem economicamente com a greve, o depoimento do economista João Rogério Sanson mostra quem são os principais afetados por essa paralisação.

Quadro nº 8: Jornal do Almoço 29/05.

Dimensão Visual	Dimensão Verbal
Plano Médio, Repórter em tomada externa. Plano Médio, entrevistado João Rogério Sanson, economista. Fundo com letreiro do Centro Socioeconômico – CSE da Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC.	Repórter: Segundo especialistas com a paralisação as principais perdas acontecem no setor industrial e da prestação de serviços. A indústria porque tem prazos a cumprir e nos serviços porque sem clientes as empresas não faturam. Entrevistado: Pra compensar essa perda você vai ter que lá na frente trabalhar horas extras ou eventualmente contratar temporários.

Fonte: Elaborado pelo autor com base nas reportagens do Grupo RBS analisadas sobre a greve dos trabalhadores do transporte coletivo no dia 29 de Maio de 2012.

A opinião de um especialista serve aqui para dar mais legitimidade aos dados apresentados e como a greve impactará esses setores. Ao falar que o setor industrial e de prestação de serviços terá que contratar temporários e pagar horas extras aos funcionários, ele especifica quais prejuízos esse setor terá que arcar com a greve. Em alguns casos, depoimentos de lojistas indicavam inclusive que a manutenção dos estabelecimentos funcionando nos dias de greve não valia a pena. Isso porque o baixo número de produtos vendidos sequer cobria os custos para manter o estabelecimento funcionando.

Quadro nº 9: Jornal do Almoço 29/05.

PG, ruas do centro com concentração de comércios. PG, lojas de calçados. PM, entrevistado.	R: A paralisação também trouxe prejuízos ao comércio. O movimento no largo da alfândega diminui mais de 70 % em algumas
--	--

	lojas. E : Quem tem 10, 20 funcionários é pedir pra morrer. É melhor até ficar em casa com as portas fechadas, com certeza.
--	---

Fonte: Elaborado pelo autor com base nas reportagens do Grupo RBS analisadas sobre a greve dos trabalhadores do transporte coletivo no dia 29 de Maio de 2012.

Além dos prejuízos econômicos, dados da FECOMERCIO indicavam ainda um elevado número de trabalhadores que não compareceram ao trabalho. Para manter as lojas funcionando, muito empregadores acabavam por providenciar o transporte dos trabalhadores. Nesse sentido percebemos como o transporte coletivo é essencial para o funcionamento das relações comerciais da cidade. Quando o sistema de transporte coletivo para, a circulação das pessoas pela cidade acaba se tornando muito limitada, por consequência os consumidores deixam de gastar e os empregados desse setor tem dificuldade de chegar ao trabalho.

Quadro n° 10: RBS NOTÍCIAS – 29/05/2012

Quadro em tela inteira explicando em números os prejuízos que estão sendo falados pelo narrador.	Narrador: Em um levantamento feito pela FECOMERCIO o primeiro dia de paralisação afetou mais de 50% o movimento das lojas. 23% dos funcionários faltaram ao trabalho. E outros 25% chegaram atrasados. Para este economista a tendência é piorar.
PM, entrevista com economista da FECOMÉRCIO Maurício Mulinari. Ao fundo logomarca da FECOMERCIO.	Entrevistado1 (E1): Os prejuízos são cumulativos justamente porque o empresário tem que disponibilizar esse transporte todos os dias se a greve se estender. O que faz com que o prejuízo continue aumentando dia a dia.
PG, fila de pessoas esperando vans e micro ônibus na frente do camelódromo do centro da cidade.	Repórter: Quem depende do transporte público tem que utilizar um sistema alternativo. Rejane

PM, entrevista com empregada doméstica Rejane	trabalha como empregada doméstica e é a patroa dela quem está pagando mais caro pela passagem. Entrevistada2 (E2): A minha patroa já reclamou. Assim tá saindo muito caro. Ai eu vou fazer o que?! A senhora que sabe se eu venho trabalhar ou não.
---	---

Fonte: Elaborado pelo autor com base nas reportagens do Grupo RBS analisadas sobre a greve dos trabalhadores do transporte coletivo no dia 29 de Maio de 2012.

Percebe-se então com esses dados apresentados, como a classe empresarial necessita do bom funcionamento de um serviço de transporte coletivo na cidade. Mesmo que esse setor utilize pouco o sistema na condição de passageiro, seu lucro depende de forma direta desse serviço.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Quando iniciei o projeto para esta pesquisa, uma ideia ainda um pouco vaga pairava sobre o que seria exatamente explorado nesse trabalho. O interesse inicial consistia, basicamente, em buscar perceber quais eram as características do discurso midiático sobre a greve dos trabalhadores do transporte coletivo. Conforme a pesquisa ia tomando corpo, essa ideia inicial ia se transformando em algo mais específico e novos elementos eram trazidos para a análise. Para melhor compreendermos as narrativas midiáticas da greve dos trabalhadores do transporte coletivo era necessário problematizarmos diversos aspectos que possuíam relação direta com as temáticas da mídia e do movimento sindical.

Tendo isso em mente, contextualizamos o SINTRATURB e seu histórico dentro da formação do movimento sindical no país. Trouxemos a ideia de crise do sindicalismo e como o SINTRATURB tentava superar essas dificuldades através de uma prática sindical que se distanciava do sindicalismo hegemônico na contemporaneidade. Essa especificidade pode se dar por diversas razões, e identificamos que uma delas parece estar relacionada exatamente com o fato de que esse sindicato representa uma categoria que trabalha em um setor que é essencial para qualquer cidade e ao mesmo tempo está enfrentando também uma crise. Esses trabalhadores são diretamente afetados por isso, e através da sua entidade sindical buscam propor e lutar por melhorias no próprio sistema de transportes. Ao cruzarem os braços, dificultam a circulação de mercadorias pelo tecido urbano, tocando em um ponto central da economia na cidade.

Com relação à discussão sobre a mídia, existiam muitos caminhos que podiam ser tomados, mas optamos por focar na discussão da concentração dos meios de comunicação e como esse aspecto favorece a propagação ideológica dos poucos grupos empresariais proprietários das empresas de comunicação, centrado na metodologia do agendamento e enquadramento do discurso midiático. Ainda que se fale muito sobre o poder e as possibilidades das novas tecnologias de comunicação, fato é que as informações veiculadas pela televisão possuem ainda uma forte influência sobre as pessoas e um alcance enorme em todas as regiões do Brasil. Promovidas por grandes veículos de comunicação no país, as recentes campanhas de ódio contra movimentos sociais e alguns indivíduos que participaram de manifestações populares, parecem reforçar a ideia de que esses conglomerados midiáticos funcionam de forma análoga aos partidos políticos.

Existem inúmeros exemplos (além é claro do caso aqui estudado nesse trabalho) que poderíamos citar para demonstrar como os discursos dos diferentes veículos de comunicação parecem ter como fim deslegitimar e criminalizar não somente alguns setores do movimento social, mas todo pensamento e prática que critique certas estruturas da sociedade, uma espécie de *macartismo* propagado pela mídia corporativista. Alguns casos chamam a atenção, como a tentativa de criminalizar os manifestantes presos no Rio de Janeiro e São Paulo em 2014, mesmo sem provas contundentes, e a campanha em Florianópolis promovida contra a ocupação Amarildo, localizada em um terreno as margens da SC 401 em Florianópolis iniciada em 16/12/2013 e tendo sido despejada em 15/04/2014.

George Orwell (1989), em seu famoso livro intitulado *1984*, descreve um evento público chamado *Dois Minutos de Ódio*, que consistia basicamente em um momento de socialização onde os personagens que compunham a população local assistiam coletivamente em uma grande *teletela* uma programação que propagava o ódio aos inimigos do *Grande Irmão*, soberano do Estado autoritário fictício criado por Orwell: “O horrível dos dois minutos de ódio era que embora ninguém fosse obrigado a participar, era impossível deixar de se reunir aos outros. E trinta segundos deixava de ser preciso fingir. Parecia percorrer todo o grupo, como uma corrente elétrica, um horrível êxtase de medo e vingança, um desejo de matar, de torturar de amassar rostos com um malho, transformando o indivíduo, contra sua vontade, num lunático a uivar e fazer caretas. E, no entanto, a fúria que se sentia era uma emoção abstrata, não dirigida, que podia passar de um alvo a outro como a chama dum maçarico.” (ORWELL, p.18, 1989).

Diferente dessa sociedade totalitária fictícia, os minutos de ódio propagados pelos grandes veículos de comunicação aos movimentos contestatários são bem mais elaborados e sofisticados, pois eles não obrigam as pessoas a odiarem esses grupos ou indivíduos, mas antes, fornecem todos os subsídios necessários para que as pessoas por conta própria escolham seus inimigos. Em um momento pode ser grupos que ocupam prédios ou terras, depois trabalhadores em greve ou grupos indígenas.

Acreditamos que os objetivos gerais dessa pesquisa foram cumpridos na medida em que conseguimos identificar e problematizar as principais características dos discursos midiáticos sobre a greve dos trabalhadores do transporte coletivo em um momento em que os antagonismos de classe estão mais evidentes. Além disso, pontualmente conseguimos cumprir também com os objetivos específicos de situar

historicamente as práticas do SINTRATURB dentro do contexto de transformação do sindicalismo brasileiro, discutir a relação dessa categoria e do seu sindicato com os debates sobre mobilidade urbana e debater criticamente alguns aspectos da atual situação dos meios de comunicação de massa no país e em Santa Catarina.

Devido à diversidade de temas e debates elencados acima, foi necessário fazer escolhas e seguir certos caminhos na pesquisa para que ela se tornasse viável e não perdêssemos o foco inicial de analisar os discursos midiáticos sobre a greve. Buscamos priorizar uma visão totalizante do fenômeno, tentando compreender essas narrativas contextualizadas historicamente e discutindo aspectos que em nossa visão enriqueceram nossa análise. Essas escolhas necessariamente excluíram diversos desdobramentos possíveis e que poderiam se tornar objetos de pesquisa riquíssimos. O próprio debate sobre sindicalismo, por exemplo, possui toda uma vasta literatura e diversas interpretações sobre esse fenômeno e suas transformações ao longo do último século. Ao defendermos que o SINTRATURB possui um papel diferenciado dentro do sindicalismo, abre-se uma enorme gama de temas que poderiam ser mais bem explorados. Uma pesquisa futura poderia inclusive partir da hipótese que o SINTRATURB possui um protagonismo impar no movimento sindical e que sua atuação influencia outros sindicatos no estado e até mesmo no país. Esse tipo de estudo nos obrigaria a utilizar outra bibliografia e metodologia.

Vale ressaltar que, após o início desse trabalho, irromperam importantes acontecimentos que estão diretamente relacionados com nossa pesquisa. Em 2013 e 2014 ocorreram mais duas greves dos trabalhadores do transporte coletivo e iniciou-se um processo licitatório de concessão do serviço de transporte coletivo em Florianópolis.

Apesar das mesmas empresas continuarem com o direito de explorar o serviço, mesmo que com um nome diferente, algumas medidas já começam a ser implementadas ainda em 2014. Porém nenhuma alteração estrutural foi feita no sistema até o momento e nem mesmo existe essa previsão no novo Sistema Integrado de Mobilidade – SIM. O que indica que os trabalhadores do transporte coletivo e usuários precisarão continuar em luta contra esse modelo de mobilidade que prioriza a manutenção do lucro do empresariado acima da mobilidade urbana e de melhores condições de trabalho para os funcionários do sistema. Até o momento, as mudanças mais perceptíveis foram a pintura de parte da frota e a instalação de sensores faciais nas catracas do terminal do centro. Esses sensores identificam os usuários que tem

desconto nas tarifas, como estudantes, por exemplo, a fim de ter um controle maior do fluxo de passageiros e aumentar a lucratividade.

Nas duas greves ocorridas nesses dois últimos anos, embora não fosse objeto de nosso estudo, percebemos que o conteúdo produzido pelos grandes veículos de comunicação da cidade não sofreram mudanças estruturais. Isso porque as características do discurso midiático aqui percebido na greve de 2012 parecem se repetir nos anos seguintes, seguindo as mesmas estratégias de agendamento e/ou enquadramento ideológicas com o fim último de deslegitimação dos grevistas e ocultamento dos antagonismos de classe.

REFERÊNCIAS

ABRAMO, Perseu. **Padrões de manipulação na grande imprensa**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2003.

AGUIAR, Itamar. **Eleições presidenciais de 2002: Partidos, elites e a perspectiva de mudanças**. 2006. 342 f. Tese (Doutorado) - Curso de Sociologia Política, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2006. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/88450/228905.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 09 mar. 2014.

_____. A ação da mídia na privatização do BESC. In: FERREIRA, Alceu Conceição; ALVIM, Valdir (Org.). **A trama da privatização: A reestruturação neoliberal do Estado**. Florianópolis: Insular, 2001. p. 105-123.

_____. 1ª CONFECOM: os interesses em jogo / Itamar Aguiar. – Florianópolis: Ed. do Autor, 2014. 393 p.

ALVES, Giovanni. Trabalho e sindicalismo no Brasil dos anos 2000: dilemas da era neoliberal. In: ANTUNES, Ricardo (Org.). **Riqueza e miséria do trabalho no Brasil**. São Paulo: Boitempo, 2006. Cap. 21. p. 461-474.

ANTUNES, Ricardo L.C. **O que é sindicalismo**. 19. Ed. – São Paulo: Brasiliense, 1994. -(Coleção primeiros passos).

_____. A era da informatização e a época da informalização: riqueza e miséria do trabalho no Brasil. In: ANTUNES, Ricardo (Org.). **Riqueza e miséria do trabalho no Brasil**. São Paulo: Boitempo, 2006. Cap.1. p. 15-25.

BRAGA, Ruy. **A política do precariado: do populismo à hegemonia lulista**. São Paulo: Boitempo: USP, Programa de Pós-Graduação em Sociologia, 20121(Mundo do trabalho)

CORRÊA, Felipe. **Movimentos sociais, burocratização e poder popular. Da teoria a prática: 1) Os movimentos sociais na história**.

2010. Passa Palavra. Disponível em:

<<http://passapalavra.info/2010/10/30887>>. Acesso em: 06 mar. 2014.

_____. **Movimentos sociais, burocratização e poder popular. Da teoria a prática: 2) Um método de análise para os movimentos sociais.** 2010. Passa Palavra. Disponível em: <<http://passapalavra.info/2010/11/31230>>. Acesso em: 06 mar. 2014.

_____. **Movimentos sociais, burocratização e poder popular. Da teoria a prática: 3) Mecanismos e processos de burocratização.** 2010. Passa Palavra. Disponível em: <<http://passapalavra.info/2010/11/31590>>. Acesso em: 06 mar. 2014.

_____. **Movimentos sociais, burocratização e poder popular. Da teoria a prática: 4) Programa antiburocrático e poder popular.** 2010. Passa Palavra. Disponível em: <<http://passapalavra.info/2010/11/31769>>. Acesso em: 06 mar. 2014.

_____. **Movimentos sociais, burocratização e poder popular. Da teoria a prática: 5) Uma discussão entre teoria e prática.** 2010. Passa Palavra. Disponível em: <<http://passapalavra.info/2010/11/32138>>. Acesso em: 06 mar. 2014.

DOKONAL, Roberto. A economia das lutas do transporte. Passa Palavra. Disponível em: <http://passapalavra.info/2014/05/95372>. Acesso em: 20 Maio.2014.

EAGLETON, Terry. Ideologia: uma introdução. São Paulo (SP): UNESP/Boitempo, 1997.

GREGORI, Lúcio. Transportes coletivos urbanos e mobilidade: uma questão política. In: PERES, ArlisBuhlet al(Org.). **Reconstruindo paisagens** : desafios socioespaciais para a grande Florianópolis. Florianópolis: Editora da UFSC, 2013. Cap.12. p. 239-255.

HARVEY, David. **Para entender o capital:** Livro I. São Paulo: Boitempo, 2013.

_____. A liberdade da cidade. In: ROLNIK, Raquel et al. **Cidades Rebeldes:** Passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013. p. 27-34.

_____. **O Neoliberalismo: história e implicações.** São Paulo: Ed. Loyola, 2005.

IPEA. Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas. Sistema de Percepção Social – SIPS – Mobilidade Urbana. 2011 e 2012.

JUDENSNAIDER, Elena et al. **Vinte centavos: a luta contra o aumento.** São Paulo: Veneta, 2013.

KUCINSKI, Bernardo. Jornalistas e Revolucionários: Nos tempos da imprensa alternativa. 2.ed, Revista Ampliada, 2001, Edusp.
<http://www.nacorrenteza.jor.br/blog/wp-content/uploads/2012/02/jornalistas-e-revolucionarios-kucinski.pdf>

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade.** 4.ed.São Paulo: Centauro, 2006.

LIEDTKE, Paulo Fernando. **Governando com a mídia: Duplo agendamento e enquadramento no governo Lula(2003-2006).** 2006. 403 f. Tese (Doutorado) - Curso de Sociologia Política, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2006. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/xmlui/bitstream/handle/123456789/88858/237437.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 08 mar. 2014.

LIMA, Raquel. Democratização da comunicação, uma luta do povo brasileiro. **MídiaComDemocracia: Revista do fórum nacional pela democratização da comunicação**,[s.l.], n.13, p.18-21, dez. 2012. Disponível em: <<http://fndc.org.br/publicacoes/revista-midia-com-democracia/edicao-n-13-193/>>. Acesso em: 08 mar. 2014.

LISSONI, Juliano. **Análise da relação entre família, empresa e propriedade ao longo do ciclo de vida do grupo RBS.** 2006. 179 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Pós-graduação em Administração – CPGA, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2006. Disponível em: <<http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/cp005288.pdf>>. Acesso em: 09 mar. 2014.

MAGALHÃES, Lucilha de Oliveira. Introdução ao pensamento de Bakhtin. Resenha: FIORIN: José Luiz de Bakhtin. São Paulo: Ática, 2006. IN: Locus: revista de história, Juiz de Fora, v. 13, n. 1, p. 210-215, 2007. Disponível em <http://www.ufjf.br/locus/files/2010/02/111.pdf>>. Acesso em: 06 mar. 2014

MARICATO, Ermínia. É a questão urbana, estúpido! In: ROLNIK, Raquel et al. **Cidades Rebeldes**: Passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013. p. 19-26.

MARX, Karl. **O capital**: crítica a economia política: Livro I: o processo de produção do capital. São Paulo: Boitempo, 2013.

MARX, Karl & ENGELS, Friederich. **A ideologia alemã**: crítica da mais recente filosofia alemã em seus representantes Feuerbach, B. Bauer e Stirner, e do socialismo alemão em seus diferentes profetas (1845-1846). São Paulo: Boitempo, 2007.

MÉSZÁROS, István. **O poder da ideologia**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2004.

MCADAM, Doug; TARROW, Sidney; TILLY, Charles. **Para Mapear o Confronto Político**. *Lua Nova [online]*. 2009, n.76, pp.11-48. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/ln/n76/n76a02.pdf>>. Acesso em: 08 mar. 2014.

MORAES, Denis de. **Por que a concentração monopolica da mídia é a negação do pluralismo**. 2013. Blog da Boitempo. Disponível em: <http://blogdaboitempo.com.br/2013/07/17/por-que-a-concentracao-monopolica-da-midia-e-a-negacao-do-pluralismo/>>. Acesso em: 03 mai. 2014.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES – **Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia**. Evolução da frota de automóveis e motos no Brasil 2001 – 2012 (Relatório 2013) http://www.observatoriodasmetrolopes.net/download/auto_motos2013.pdf . Acesso em: 05 Abr.2014.

OLIVEIRA, Tito Flávio Bellini Nogueira de. A trajetória política da CUT: da inovação sindical ao burocratismo. In: SEMINARIO DE SAUDE DO TRABALHADOR DE FRANCA, 7., 2010, Franca.

Proceedings online... Unesp Franca. Disponível em:<http://www.proceedings.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=MSC0000000112010000100035&lng=en&nrm=abn>. Acesso em 30 Abr. 2014.

ORWELL, George. **1984**. São Paulo: Editora Nacional, 1989.

PERONDI, Eduardo. **A institucionalização da flexibilidade: o plano real e as políticas de trabalho no Brasil**. 2014. 154 p. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro Tecnológico, Programa de Pós-Graduação em Engenharia Ambiental, Florianópolis, 2014.

POMAR, Marcelo. Introdução: Não foi um raio em céu azul. In: JUDENSNAIDER, Elena et al. **Vinte centavos: aluta contra o aumento**. São Paulo: Veneta, 2013. p. 08-19.

ROLNIK, Raquel et al. **Cidades rebeldes: Passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil**. São Paulo: Boitempo:Carta Maior, 2013.

ROSE, Diana. **Análise de imagens em movimento**. In: BAUER, Martin W. & GASKELL, George. (org.) **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático**. 7 ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2008. p.343-364.

SAMIS, Alexandre. **Sindicalismo e movimentos sociais**. 2009. Passa Palavra. Disponível em: <<http://passapalavra.info/2009/02/788>>. Acesso em: 06 mar. 2014.

SCHERER-WARREN, Ilse; ROSSIAND, Jean. Analisando atores da democratização. In: **Democratização em Florianópolis: Resgatando a memória**. Florianópolis: Diálogo; Itajaí: Editora da UNIVALI, 1999. Cap. 1. p. 31-47.

SIMON, Cedenir Alberto. **Narrativas e memórias de sindicalistas: Tensões e repercussões na implantação do sistema integrado de transporte em Florianópolis/SC (Décadas 1990-2005)**. 2010. 102 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de História, Departamento de Centro de

Ciências Humanas e da Educação, Universidade Estadual de Santa Catarina, Florianópolis, 2010. Disponível em: <http://www.faed.udesc.br/arquivos/id_submenu/479/ppgh_udesc_disse_rtc_cedenir_alberto_simon.pdf>. Acesso em: 08 mar. 2014.

SINGER, André Vitor. **Os sentidos do lulismo**: reforma gradual e pacto conservador. São Paulo: Companhia das letras, 2012.

SOUZA, Márcio Vieira de. As vozes do Silêncio: O movimento pela democratização da comunicação no Brasil. Paris: Fondationpourleprogrès de l'homme; Florianópolis: Dialogo, 1996.

THOMPSON, Edward P. **A formação da classe operária**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

THOMPSON, John B. **Ideologia e cultura moderna: teoria social crítica na era dos meios de comunicação de massa**. 2. Ed. Petrópolis: Vozes, 1998a.

_____. **A mídia e a modernidade**: uma teoria social da mídia. 8. Ed. Petrópolis: Vozes, 1998b.

TRAQUINA, Nelson. **O estudo do jornalismo no século XX**. São Leopoldo: Unisinos, 2001.

TRAQUINA, Nelson. **O poder do jornalismo**: Análise e textos da teoria do agendamento. Coimbra: Livraria Minerva Editora, 2000.

